ANNO XXXVIII - N. 7 COPIE 185.000 LUGLIO 1932 - ANNO X

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

Il centro aeronautico di Roma.

Il grandioso edificio del Ministero dell'Aeronautica — di cui demmo già notizia — è destinato a divenire tra qualche anno il nucleo centrale di un complesso raggruppamento di altre costruzioni destinate a sedi di Comandi ed enti territoriali ed all'Istituto di Guerra Aerea.

Il Centro Aeronautico sorgerà nella zona delimitata dal Viale dell'Università, dal Viale del Policlinico, dal Viale Pretoriano e da Via dei Frentani.

I principali edifici saranno costituiti precisamente: dall'Istituto di Guerra Aerea, costruzione di 4 piani frontalmente alla facciata posteriore del Ministero che occuperà un'area di 1750 mq. ed avrà un fronte di m. 75; da una grande caserma con un fronte di m. 150; dalla « Casa dell'aviatore » edificio che oltre ad ospitare la sede del R. Aero Club d'Italia e del R. Aero Club di Roma, costituirà un vero e proprio circolo aeronautico per gli aviatori residenti e di passaggio nella capitale. Essa avrà una biblioteca, un salone per le feste, sale di lettura, un ristorante, un bar, ed alloggi per militari di passaggio. Infine sulla destra dell'Istituto di Guerra Aerea e della « Casa dell'aviatore » sorgerà l'edificio per il Comando della 3ª Zona Aerea Territoriale e delle Direzioni Territoriali da esso dipendenti.

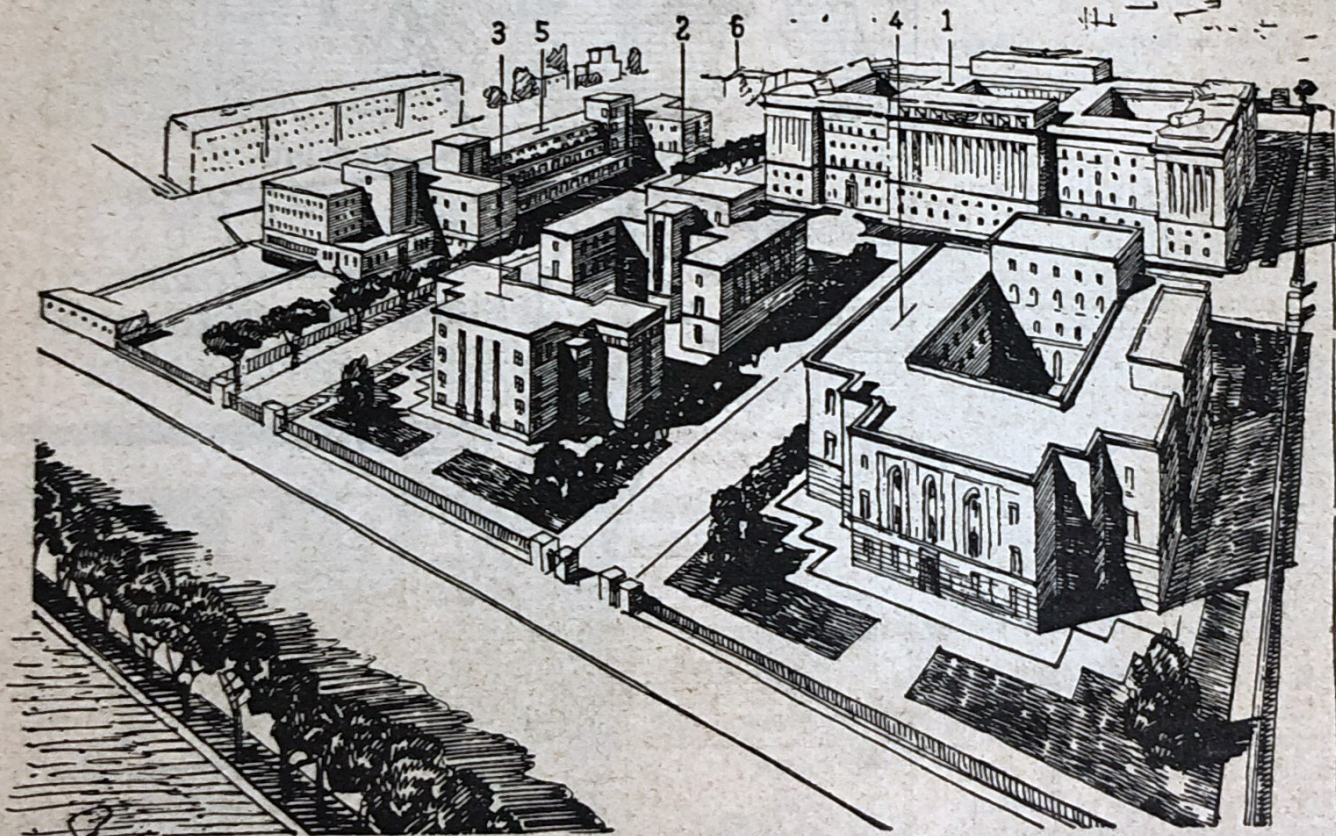
Il Convegno Internazionale dei Piloti Transoceanici.

Dal 22 al 31 maggio si è tenuto in Roma il Convegno Internazionale dei Piloti Transoceanici.

L'adunata che è stata chiamata « Convegno Eroico » rappresenta nella storia dell'aeronautica un avvenimento eccezionale. Cinquanta trasvolatori degli Oceani, pionieri della nuova civiltà dell'aria hanno portato nella città eterna la loro fede nell'avvenire dell'aviazione. Il Convegno iniziatosi in Roma ha avuto come epilogo visite a Napoli, a Firenze, a Venezia.

Ecco l'elenco dei partecipanti:

Italia:

S. E. Italo Balbo – S. E. Giuseppe Valle – Longo Ulisse – Cagna Stefano – Biseo Attilio – Bonini Guido – Calò Carducci Jacopo – Moretti Ireneo – Vercelloni Alessandro – Canistracci Letterio – Agnesi Alfredo – Napoli Silvio – Draghelli Emilio – Leone Leonello – Marini Giuseppe – Miglia Alessandro – Donadelli Renato – Ratti Pietro – Questa Luigi – Teucci Giuseppe – Ferrarin Arturo – Brenta Giacomo.

1. MINISTERO DELL'AERONAUTICA. – 2. ISTITUTO DI GUERRA AEREA. – 3. CASA DELL'AVIATORE E SEDE DEL R. AERO CLUB D'ITALIA. – 4. COMANDO 3ª ZONA AEREA TERRITORIALE. – 5. CASERMA CON AUTOPARCO. – 6. ISTITUTO MEDICO-LEGALE « BENITO MUSSOLINI ».

Francia:

Costes Dieudonné – Bellonte Maurice – Assolant Jéan – Lotti Armand – Challe Léon – Mermoz Jean – Dabry Jean – Cìmié Leo – Lefèvre Réné.

Germania:

Kohl Hermann – Von Gronau Wolfgang – Zimmer Fduard.

LA MEDAGLIA COMMEMORATIVA DEL CONVEGNO INTERNAZIONALE DEGLI AVIATORI TRANSOCEANICI.

Spagna:

Jimenez Martin Ignacio – Iglesia Brage – Ruiz de Alda Miquelin Julio.

Stati Uniti:

Gatty Harold – Hegenberger Albert Francis – Holden Richardson – Haldemann W. George – Hugh Herndon.

Portogallo:

Cago Coutinho Carlos – Gouveia Manouel.

Inghilterra:

Whitten Brown Arthur.

Brasile:

Ribeiro de Barros João – Braga Newton.

Uruguay:

Larre Borges.

Pur troppo, i due valorosi rappresentanti dell'Ungheria (Endresz e Wilezek) furono vittime di un incidente, mentre stavano per atterrare all'Areoporto del Littorio.

Non sono intervenuti al Convegno o per ragioni straordinarie o precedenti impegni o impedimenti di carattere prefessionale, i seguenti Transoceanici: Lindbergh, l'Ammiraglio Byrd, Chamberlin, De Pinedo, Kingsford, Smith, Williams, Yancey, Pangborn e Hendorn, Boardman e Polando, Bert Hinkler.

Il Giro Aereo d'Europa 1932.

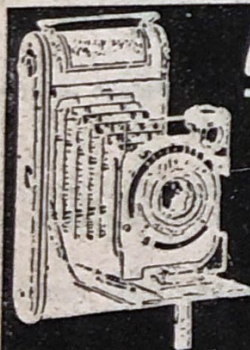
La cartina indica il percorso stabilito definitivamente per il Giro Aereo d'Europa denominato « Challenge Internazionale da Turismo » il quale si svolgerà dal 21 al 27 agosto venturo.

Su un percorso complessivo di 7362 km. la gara comprende tre tappe: Berlino-Roma km. 2497; Roma-Parigi km. 2464; Parigi-Berlino km. 2401; e 26 scali obbligatori. Parteciperanno alla gara la Germania, l'Italia (con apparecchi Breda 33), la Francia, la Polonia, la Svizzera, la Cecoslovacchia.

Il Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

In relazione alla nota dal titolo « Un Registro dell'Aeronautica anche in Inghilterra » pubblicata nella rubrica « Ali nel Cielo » del nostro fascicolo di maggio, crediamo utile di aggiungere le seguenti notizie che riguardano l'istituzione del Registro Italiano.

Anche in Italia si è provveduto tempestivamente, e precisamente fino dal 1927, alla estensione all'intero campo aeronautico civile degli attributi che il « Registro Italiano » ha nel campo navale fino dal 1861, ossia dalla proclamazione del Regno. In virtù di tale

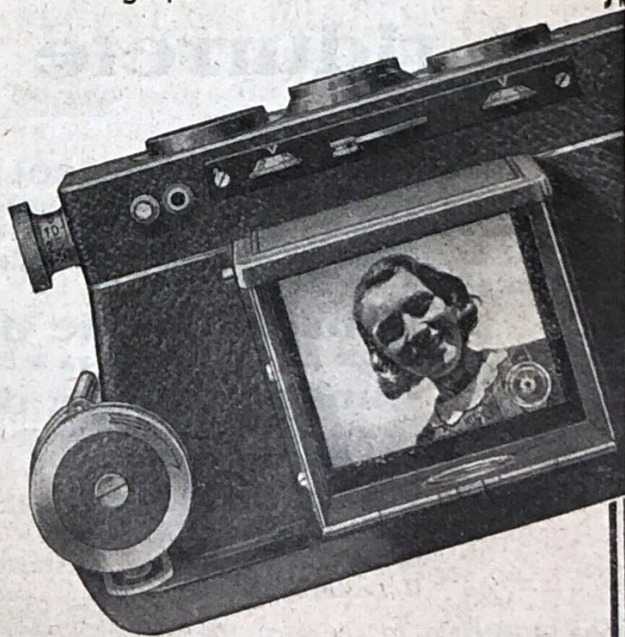
IL PERCORSO DEL GIRO AEREO D'EUROPA 1932.

HEIDOSCOP
ROLLEIDOSCOP

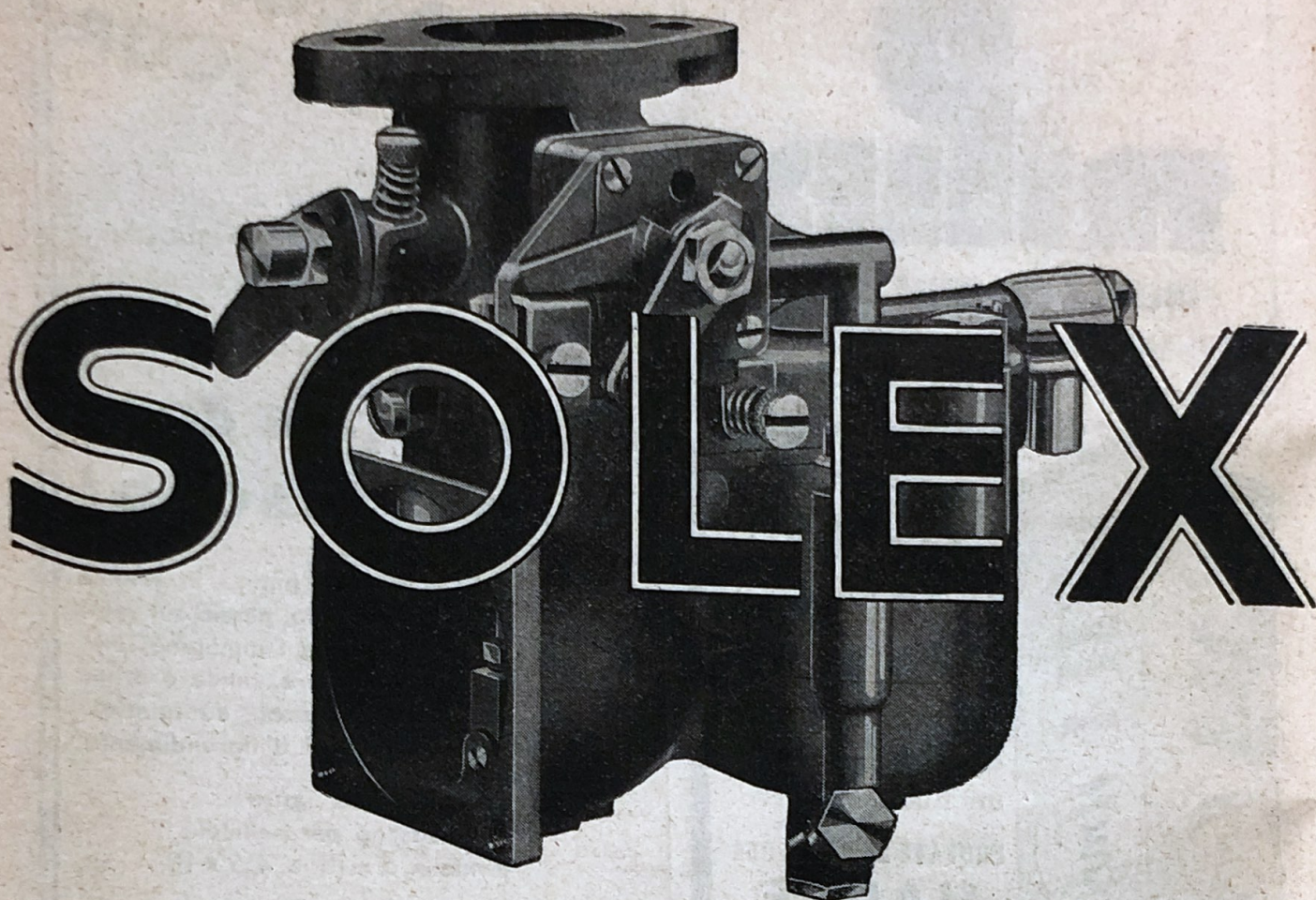
La costruzione di questi apparecchi è meravigliosa. Il lavoro con essi è silenzioso, facile e piacevole.

Fotografate con Heidoscop!

Tutti i modelli hanno il geniale mirino Heidoscop, perciò sul vetro smerigliato si ha l'immagine sempre visibile, chiara, nitida e dritta. Paraluce pieghevole automaticamente, con lenti d'ingrandimento.

Heidoscop per lastre
Rolleidoscop per pellicole
formato 6 x 13 e 4,5 x 10,7 cm.

Listini A gratis. In vendita in tutti i buoni magazzini d'articoli fotografici.

FRANKE & HEIDECKE
BRAUNSCHWEIG

Col Nuovo Carburatore

a starter automatico voi ridurrete le vostre spese

Il successo del nuovo carburatore **SOLEX** a starter automatico è dovuto all'impareggiabile facilità di partenza che esso assicura al motore: avviamento immediato e possibilità di accelerare subito, senza arresto del motore e senza dover aspettare che il motore sia caldo.

Questo successo è dovuto altresì all'insieme delle economie che il **SOLEX** permette di realizzare mediante tale nuovo dispositivo:

1°) **conservazione dei cilindri:**
Niente più benzina che va a dissolvere l'olio e compromette la lubrificazione;

2°) **conservazione della batteria:**
Questa non è più esaurita dai lunghi tentativi di avviamento, essendo la messa in moto immediata;

3°) **diminuzione di consumo:**
Il carburatore principale può venir regolato più povero poichè si può senza pericolo per i cilindri, lasciare lo starter in azione per ottenere la ricchezza necessaria finchè il motore non sia caldo.

Negli ultimi sei mesi, oltre 100.000 carburatori **SOLEX** a starter automatico sono stati montati. AffrettateVi a farne applicare uno al Vostro motore.

Montaggio presso tutte le stazioni servizio SOLEX

S. A. I. SOLEX - TORINO - Via Nizza, 133 Telefoni 65-720 / 65-954

estensione, per cui alla denominazione « Registro Italiano » venne aggiunta la sottodenominazione « Navale ed Aeronautico », è stato conferito all'Istituto, con R. Decreto 9 giugno 1927, N. 2163, il servizio della classificazione, sorveglianza, visita degli Aeromobili adibiti a servizi civili, e con successivo R. Decreto 29 dicembre 1927, N. 2698, il rilascio ed il rinnovo dei certificati di navigabilità, a cui precede l'esame e l'approvazione dei progetti, la sorveglianza delle costruzioni ed i collaudi in officina ed in volo.

A ciò l'Istituto provvide con la costituzione di un proprio « Reparto Aeronautico », i cui quadri furono subito costituiti e di mano in mano accresciuti esclusivamente con ingegneri specializzati. Dalla costituzione dei quadri il Reparto passò subito a quella dei vari Uffici opportunamente dislocati nei più importanti centri nazionali di produzione e di impiego dei materiali aeronautici, quali: Roma, Ostia Mare, Torino, Milano, Venezia, Trieste, Bologna, Genova, Livorno, Marina di Pisa, Napoli, Brindisi, Palermo, con una giustificazione complessiva che comprende tutto il territorio del Regno e delle Colonie nonchè gli scali stranieri di approdo delle nostre linee i quali appartengono a Stati privi di Ente associato all'Associazione Internazionale Registri (A. I. R.).

Il Registro Italiano Navale ed Aeronautico — da non confondere col Registro Aeronautico Nazionale tenuto dal Ministero dell'Aeronautica per l'immatricolazione degli aeromobili civili italiani, analogamente a quanto avviene per gli automobili — fa parte dell'A. I. R. e quindi la pubblicazione del « Libro Registro A. I. R. » contenente i dati più importanti, e continuamente aggiornati, di tutti gli aeromobili regolarmente classificati dai singoli Stati Associati, può considerarsi anche sua pubblicazione.

Ad integrazione di essa e per meglio rispondere ad una sentita necessità di quanti si interessano di aeronautica, questo Reparto Aeronautico ha pubblicato nel 1931 e tiene aggiornato con periodici supplementi trimestrali, un proprio « Libro Registro Aeronautico » che fa precedere all'elenco dei dati di tutti gli aeromobili civili classificati in Italia, molte notizie utili sui materiali aeronautici di produzione nazionale e sugli Enti esplicanti, comunque, un'attività aeronautica nel campo civile.

Motociclette aeree.

La Fiat ha realizzato un piccolo velivolo da turismo che per la sua piccolezza e per le sue caratteristiche è una vera motocicletta aerea. Il velivolo è un monoplano ad ala bassa, biposto, sul quale possono essere montati motori da 45 o da 90 CV.

Nel prospetto sono riportate le caratteristiche generali dell'apparecchio che assume

la denominazione «Fiat N. 3» col motore da 40 CV e «Fiat N. 3 S» col motore da 90 CV tipo Fiat A. 50.

		N. 3	N. 3S
Superficie	mq.	19,2	17,88
Peso a vuoto	hg.	285	365
Carico utile	kg.	215	235
Peso totale	kg.	500	600
Potenza motrice	CV	42	90
Potenza per	CV/mq.	2,18	5,04
Carico alare	kg./mq.	26	33,8
Velocità massima	km.-ora	165	195
Velocità di crociera	km.-ora	145	175
Velocità minima	km.-ora	50	58
Quota di tangenza teorica	m.	5500	7500

L'AEROPLANO DA TURISMO «FIAT N. 3».

L'autogiro e i proiettori nella difesa antiaerea.

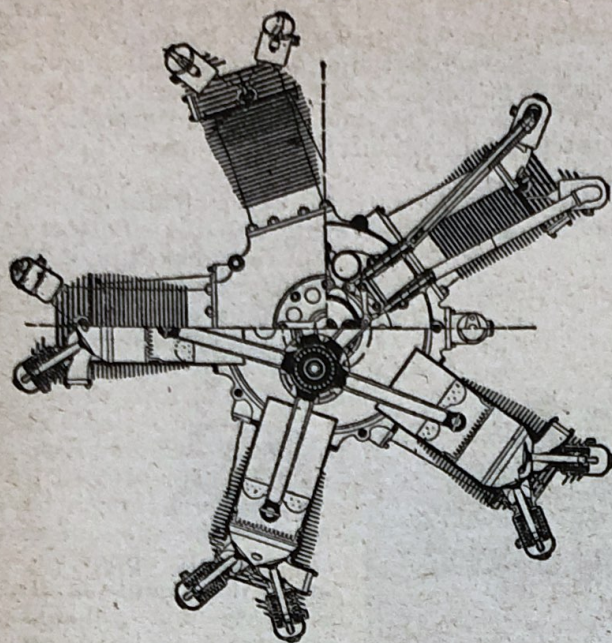
Durante una recente manovra compiuta da un reggimento di artiglieria da costa, negli S. U. d'America, si è potuto constatare una nuova forma di impiego per l'autogiro.

I reparti di artiglieria costiera sperimentarono l'efficienza ai fini difensivi di due proiettori da 400 milioni di candele destinati a proteggere in caso di incursioni aeree, i centri abitati.

Un pilota fu incaricato con un autogiro di tentare di eludere l'opera dei due riflettori il cui raggio si estende efficacemente sino ad oltre 6 miglia e che rappresentano l'ultima espressione del perfezionamento nel loro campo.

L' autogiro riuscì ad eludere le ricerche. Esso, mentre i proiettori lo cercavano si tuffò in un banco di nuvole, quindi al momento opportuno iniziò lentamente la discesa ad una velocità inferiore a quella di un paracadute, mantenendo i tiratori della difesa a terra in continua incertezza.

Il motore d'aviazione Farina « T. 58 ».

Gli Stabilimenti Farina, sezione « Costruzioni Aeronautiche », hanno recentemente prodotto un altro interessante motore d'aviazione, denominato « T. 58 ».

Il nuovo motore Farina « T. 58 » è particolarmente adatto per apparecchi da scuola e da allenamento, nonchè per apparecchi da turismo ad alta velocità.

Caratteristiche generali:

diametro e corsa m. 120 × 142;
cilindrata totale lit. 8,01;
rapporto di compressione 5,4;
pressione media effettiva kg.-cm.² 10;
coppia massima all'elica kgm. 51,5;
potenza cav. 132 a 1800 giri-min.:
potenza massima a terra cav. 140 a 1950 giri-min..

Gli armamenti aerei stranieri.

L'Inghilterra per l'anno 1932-33 (1° aprile 1932-31 marzo 1933) ha stanziato, tra il Bilancio del Ministero dell'Aria e le « sovvenzioni in aiuto » 19.702.700 sterline, pari, in cifra tonda, al cambio attuale, a 1 miliardo e 450 milioni di lire. In detta somma 666 mila sterline figurano nel capitolo dell'Aviazione civile.

In Francia, il bilancio recentemente votato per l'esercizio 1932 comprende fra stanziamenti normali (frs. 1.814.467,015), crediti d'éngagement (frs. 739.000.000) e sovvenzioni in base alla legge per l'« outillage national » (frs. 177.000.000), una somma complessiva di frs. 2.757.467.015. E' però necessario far notare che tale bilancio non dà un'idea completa dello sforzo sostenuto dalla Francia nel campo dell'Aeronautica. Avendo infatti il Governo francese deciso di far nuovamente coincidere l'anno finanziario con l'anno so-

lare, l'esercizio 1932 comprenderà soltanto nove mesi, e decorrerà dal 1º aprile al 31 dicembre; in tal modo, il bilancio dello Stato beneficierà della quasi totalità del reddito annuale per far fronte a soli tre trimestri di spesa. Le somme stanziate per l'esercizio 1932 — vale a dire, in realtà, per il periodo 1º aprile-31 dicembre 1932 — a beneficio dell'aeronautica, sia sul bilancio del Ministero dell'Aria sia nei cosidetti « crédits d'éngagement » o nel piano « d'outillage national », corrispondono, complessivamente, ad un'assegnazione normale annua (per 12 mesi) di circa 3 miliardi e 600 milioni di franchi.

L'attività nelle linee aeree della Luft-Hansa.

Il bilancio del chilometraggio percorso nell'anno 1931 dai velivoli in servizio nelle linee aeree germaniche dalla Luft-Hansa, è dato dalle seguenti cifre:

Gennaio-Febbraio	650.669 km.
Marzo-Aprile	1.007.000 »
Maggio-Agosto	4.948.661 »
Settembre-Ottobre	1.654.000 »
Novembre-Dicembre	496.000 »

Le tariffe che sono state diminuite, sono attualmente di marchi 0,15 per chilometro su territorio estero e di marchi 0,14 in Germania. Anche le sovvenzioni sono state sensibilmente ridotte. La Luft-Hansa ha potuto tuttavia chiudere il suo bilancio in attivo.

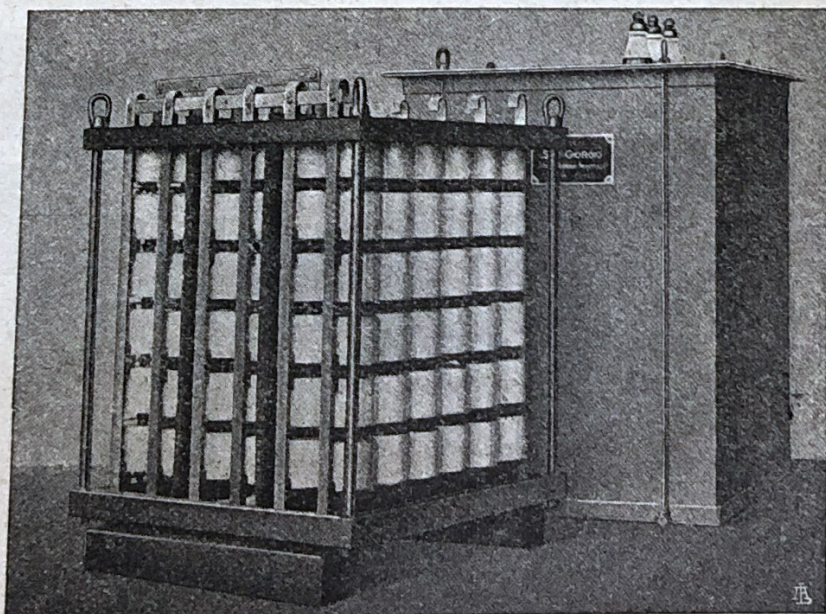
Londra-Città del Capo.

Ecco una tabella dei principali voli a tempi di *records* effettuati in questi ultimi due anni sul percorso Londra-Città del Capo.

Data	Equipaggio	Apparecchio e motore	Giorni impiegati
aprile 1930	Cap. Barnard pilota, Little, meccanico - Duchessa di Belfort passeggero	Fokker F. VII Mot. Jupiter 420 HP	giorni 10
ottobre 1930	Ten. Casparenthus	Puss Moth mot. Gipsy II 120 HP	g. 8 e ½
marzo 1931	Glen Kidston pilota, J. Cathcart pilota, L. Johnson radiot.	Looked Vega mot. Wasp 420 HP	g. 6, 10h
novem. 1931	Miss Peggy Salaman e Gordon Store	Puss Moth mot. Gipsy III 120 HP	g. 5, 8h

La trasvolata delle Ande con un piccolo velivolo da turismo.

Un aviatore argentino ha recentemente compiuto la trasvolata delle Ande con un velivolo da turismo « Comper Swift » (che è uno dei più piccoli apparecchi del mondo) con un motore da 75 CV. La trasvolata fu compiuta in un'ora e cinquanta minuti alla quota di 6000 metri circa.

Il « Comper Swift » ha un'apertura d'ala di metri 7,20.

VARIE

Una vecchia questione sempre nuova: il bollo delle biciclette.

In quest'epoca eminentemente motoristica il Touring non ha perduto di vista la bicicletta e i suoi problemi. E questo non tanto per un richiamo alle proprie origini (il Sodalizio nacque, si ricorderà, nel 1894 come Touring Club Ciclistico Italiano) quanto per la constatazione dello sviluppo e della portata sociale del ciclismo. Oltre 4 milioni di biciclette, ossia un velocipede ogni nove o dieci abitanti, circolano oggi in Italia; il che rappresenta un traffico che supera, numericamente, quello dell'automobile di cui facciamo cenno nella apposita rubrica di questo fascicolo.

Dopo aver trattato in varî articoli della statistica del ciclismo, delle piste per biciclette, delle innovazioni tecniche, ecc., vogliamo ora accennare a un piccolo ma scabroso problema: quello del bollo.

Un nostro Consocio lamenta, non la ripresa della tassa delle biciclette, ma l'adozione, per comprovare l'avvenuto pagamento di essa, di un anello metallico asportabile e quindi facile preda dei malintenzionati, nonostante l'uso di lucchetti o di altri congegni di sicurezza. Egli si chiede se non sia possibile trovare un contrassegno, facilmente visibile come l'anello, ma congegnato in modo da rendere vani i tentativi di sottrazione fraudolenta. Ci sembra che il quesito dovrebbe sollecitare lo spirito degli ingegnosi, che sapessero mantenersi nei confini dell'applicazione pratica ed economica.

Pellegrinaggi di Italiani d'America nella Madre Patria.

Sotto gli auspici dell'Ordine dei «Figli d'Italia» di California, avrà luogo in questo mese un grande pellegrinaggio che partirà col transatlantico *Roma*, e comprenderà un giro completo per tutte le grandi città della penisola. Inoltre l'Ordine dei «Figli d'Italia» ha ottenuto, mercè l'interessamento del R. Consolato d'Italia, che i partecipanti al pellegrinaggio potranno alla fine del medesimo recarsi a rivedere i propri congiunti in qualunque paese d'Italia essi si trovino, ritornando poi in America come viaggiatori isolati.

Un altro pellegrinaggio del genere lo stesso Ordine organizza da Filadelfia, e un altro ancora, assai importante, sta organizzando nel Canadà.

Anche al tramonto....

Anche quando si stendono le ombre ed il giorno volge al termine, la "Verichrome", la pellicola più rapida, vi darà una bella fotografia. — Inoltre quando vi sono dettagli nelle ombre, la "Verichrome" ve li darà per intero. Quando vi sono vari colori nel soggetto, la "Verichrome" ve li tradurrà fedelmente. Ecco come è resa assai più facile e molto più sicura oggi la fotografia per dilettanti.

Ad ogni ora,

In ogni stagione,

Con ogni tempo :

"VERICHROME"

pellicola "Kodak"

Kodak S. A.
Via Vittor Pisani, 6. — Milano 29.

Abbonamento per il 1932: L. 15,50 (per i soli N. dal 3 al 12, essendo gli altri esauriti (Estero L. 30,50).

ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA
TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE
Anno XXXVIII - N. 7

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 461 alla 556 e del notiziario dalla pag. 249 alla 288.

Luglio 1932
(Anno X)

PER L'ABBELLIMENTO ARBOREO DEI NOSTRI LUOGHI DI SOGGIORNO E CURA

Un Concorso del Comitato Nazionale Forestale, dell'ENIT e del Touring.

> Le foreste nelle stazioni montane, i parchi, i giardini in quelle di pianura, costituiscono senza dubbio uno dei più evidenti segni di civiltà e di particolare attrattiva per il forestiero bisognoso di riposo e di cure.
> Al miglioramento ed allo sviluppo turistico è quindi strettamente congiunta la bellezza panoramica, che per esser veramente tale deve presentarsi ben ricca di verde.
>
> ARNALDO MUSSOLINI.
>
> *(da una lettera a S. E. Suvich, Commissario del Turismo).*

UNA delle più lampanti dimostrazioni della verità del proverbio « tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare » è quella del contrasto tra l'esaltazione dell'albero — effettuata da molti anni, in misura e con efficacia più o meno grande, con la parola e con gli scritti — e la concreta attuazione di una vasta e fattiva politica di conservazione e di incremento del patrimonio arboreo nazionale. Non intendiamo qui parlare del rimboschimento propriamente detto e della tutela delle foreste, nel qual campo possiamo oggi salutare un confortante progresso, grazie alla sapiente legislazione del Regime ed all'opera benemerita della Milizia Forestale, che attivamente lavora, inquadrandosi nella grande impresa della bonifica integrale. Intendiamo piuttosto riferirci a quel patrimonio di alberi che tanto abbellisce la nostra Patria, dai grandiosi parchi ai modesti giardini, dai viali ai piccoli gruppi e alle piante isolate, sparse qua e là ad imprimere una nota simpatica e suggestiva, spesso caratteristica, ai nostri paesaggi.

La storia dell'ultimo cinquantennio ci dimostra quali gravissimi colpi siano stati inferti a questo ch'è tra i più begli ornamenti del suolo patrio, e giustifica appieno il fervore con cui privati ed Enti — tra i quali, in prima linea, la Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti — cercano oggi di difenderlo. Basterebbe citare, come esempio delle colpe passate (talvolta sono anche attuali...) quello delle grandi città, dove i cubi di cemento e di

(fot. R. Largajolli)

I MERAVIGLIOSI FITTISSIMI BOSCHI DI SIUSI AL PIEDE DEL MASSICCIO DI M. PEZ.

pietra hanno occupato il posto di viali magnifici e di parchi secolari, oasi di riposo, di frescura, di bellezza, di salute, inesorabilmente sommerse dalla marea delle costruzioni. Oggi in molte città i piani regolatori obbediscono a criteri più razionali di estetica e di igiene, e se non si riesce a rifare ciò che fu distrutto, si provvede almeno a dar respiro alle città che si dilatano, creando vasti parchi e giardini, specialmente verso la periferia. Certo è però, che per le necessità stesse della vita, larghe masse di cittadini sono confinate in quartieri urbani privi di alberi e di verde e solo raramente possono ritemprarsi nella fresca quiete di un cantuccio di verzura, lontano dagli strepiti, dalla polvere e dal movimento frenetico in cui essi son costretti a trascinare gran parte della giornata e, purtroppo, anche della notte. Se si confronta ad esempio Milano con Londra, si rileva quanto sia facile al londinese godere di parchi splendidi e immensi, in pieno centro della città, mentre il milanese non ha che le ristrettissime aree dei Giardini pubblici e del Parco, ed intanto vede assottigliarsi e ridursi quegli spazi di verde e quei viali che ancora qualche anno fa allietavano la monotonia di molti quartieri centrali della città.

Si comprende che, se il cittadino riesce a prendersi un po' di vacanza e vuole rinvigorire lo spirito ed il corpo, egli fugge la città; ciò soprattutto nella stagione estiva, quando di giorno il riverbero implacabile dei muri e dei pavimenti, della pietra e dell'asfalto; di notte l'afa pesante e spossante, rendono tanto penoso il lavoro, depauperando le energie fisiche e spirituali.

Avido d'aria buona, di fresco, di verde, di pace, il cittadino sciama verso il mare, i colli, i monti, e la sua bramosia di quei grandi beni è tanto maggiore quanto più la città glieli aveva inibiti. Ed ecco che il buon cittadino, pregustando sì grandi gioie, arriva al luogo prescelto per la villeggiatura.

Ahimè, troppo spesso la sua aspettativa è delusa. Aria buona, silenzio, vaghezza di paesaggi, sono tutte bellissime cose, ma il sole, quel dardeggiante sole d'estate, il cittadino lo vorrebbe a dosi un po' più modeste, ed allora cerca il parco, il bosco, il viale ombros

IL PANORAMA DELLA VASTA CONCA DI BRUNICO E DEI BOSCHI PROPINQUI ALLA CITTÀ.

dove poter godere l'aria buona e sottrarsi al riverbero accecante delle strade. E qui sta la delusione. S'esce di casa, e si trovano altre case, altre piazze, con qualche alberata scarsa e tisica, ancor più avara d'ombra che nelle grandi città. Fuori del paese o del villag-

MADONNA DI CAMPIGLIO, IL GRUPPO DI BRENTA E LA VERDE CORNICE DEI BOSCHI INTORNO AGLI ALBERGHI

(fot. A. Galliano)
NERVI - UN ANGOLO PITTORESCO DELLA PINETA PRESSO LA SPIAGGIA.

gio ecco subito la strada polverosa, o se volete essere più ottimisti, asfaltata e senza polvere, ma emanante un calore infernale sotto la sferza del sole. Da lontano, si vede forse la massa verde di un bosco, ma per raggiungerlo occorre sudar due camicie e sbuffare, magari col rischio di buscarsi una insolazione. Al bosco si rinunzia e si torna a casa; ci si contenta dell'ombra dei fabbricati o degli ombrelloni multicolori dei caffè, dove qualche oleandro seccaginoso agonizza nelle casse di legno dipinto. Si può sottrarre a questo destino, colui che ha la fortuna di godere una casetta occhieggiante tra gli alberi ed i boschi, ma vi è tutta una categoria di persone che, per varie ragioni, fa la vita di albergo e di pensione e, per giunta, in centri o agglomerati spesso di notevole entità, quali sono le più reputate stazioni climatiche, terapiche e balneari.

Sono precisamente queste stazioni, quelle che hanno richiamato la nostra attenzione. Esse rappresentano importanti centri di attrazione non solo per gli italiani ma anche per gli stranieri, poichè oltre alla bellezza dei luoghi, alla salubrità e dolcezza del clima, esse offrono il dono di quella grande ricchezza che l'Italia possiede, in fatto di spiagge incantevoli, di sorgenti termali e di acque medicamentose e minerali. Molto si è fatto in Italia per mettere in valore questo patrimonio; però vi è ancora molto da fare, non solo nel campo dell'attrezzatura sanitaria ed alberghiera ma anche in quello dell'estetica e dello sviluppo di tutte quelle attrattive che possono mettere le nostre stazioni climatiche in brillante concorrenza con quelle più celebrate dell'estero. Giardini ampi e ben tenuti, freschi e vellutati tappeti verdi, fiori a profusione, riposan-

(fot. Schrecker)
ISOLE BRIONI - SELVAGGINA LASCIATA LIBERA NEI FOLTI BOSCHI DELL'ISOLA.

LA SUPERBA VEGETAZIONE ESOTICA CHE FA DI ABBAZIA UN INCANTATO GIARDINO TROPICALE.

ti ombre d'alberi annosi contribuiscono in modo straordinario ad attirare ed a render più gradevole il soggiorno nelle stazioni di cura, e ciò specialmente per gli stranieri del Nord che nei loro paesi, malgrado la nebulosità del cielo ed il minor bisogno d'ombra, hanno per

ABBAZIA - I LAURETI DEL LUNGOMARE REGINA ELENA.

MONTECATINI TERME - IL VIALE ALLA « TORRETTA », TRACCIATO FRA LE OMBRE DI UN SUPERBO BOSCO.

l'albero un vero culto, una venerazione da noi purtroppo sconosciuta.

Soprattutto nelle stazioni di cura — dove convengono vecchi, infermi, convalescenti — gli alberi, i grandi parchi, i boschi hanno una funzione importantissima come integrazione della terapia.

Ma la condizione essenziale che si richiede è che il bosco o il parco non siano troppo distanti dal centro della stazione di cura: persone deboli o di età avanzata non sono in grado di percorrere lunghi tratti di strada sotto la sferza del sole, per giungere sino alla sospirata oasi di verde! E poi c'è il ritorno, che è ancora più amaro.

Se noi passeremo in rassegna le nostre principali stazioni climatiche, balneari, termali, potremo fare, a tale riguardo, confronti molto istruttivi. Si veda, per esempio, quel che è stato fatto a Montecatini. Non solo si sono conservati ed accuratamente abbelliti i parchi già esistenti, come quello, bellissimo, delle fonti del Rinfresco; ma si sono creati *ex novo* altri vastissimi parchi e giardini, si è alberata a profusione la cittadina con viali magnifici e mirabilmente curati. L'aspetto di questa celebre stazione è totalmente cambiato e il soggiorno vi trascorre incantevole anche nei più caldi mesi d'estate, perchè l'ombra e il verde sono dovunque alla portata di tutti!

Se poi guardiamo alle nostre spiagge e ci domandiamo quali sono le cause della crescente fortuna della spiaggia tirrenica da Viareggio a Forte dei Marmi, ne troviamo facilmente una, principalissima, in quel tesoro di valore incalcolabile ch'è rappresentato dalla fascia di aulenti e superbe pinete, stendentisi lungo il litorale, a brevissima distanza dal lido.

L'esempio è di ottimo auspicio per lo sviluppo di altre località balneari, adriatiche e tirrene, le quali hanno la fortuna di possedere belle pinete: ad es. Marina di Ravenna, Cervia, Pescara, Follonica. E non per nulla, quei privati e quegli enti che sono interessati al fiorire di alcune stazioni balneari, promuovono la costituzione di pinete litoranee: ricordiamo l'esempio del Governatorato di Roma che sta provvedendo al rimboschimento del

(*fot. Schrecker*)

ISOLA BRIONI - UN ASPETTO DELLA FLORA SEMITROPICALE LUSSUREGGIANTE.

litorale di Ostia. Quanto s'è fatto al Lido di Venezia, per abbellire quella spiaggia con alberi e giardini, è altro esempio luminoso ed istruttivo in sommo grado.

Ma gli esempi sono ancora pochi e vanno imitati. Non solo lungo le spiagge, ma anche nella pianura e nella collina, sono troppe ancora le stazioni climatiche in cui scarseggia il dono inimitabile ed insostituibile dell'albero e del bosco. Persino in montagna vi sono alcune località di larga rinomanza come centri di villeggiatura, dove il bosco non esiste o può esser raggiunto solo dopo tragitti lunghi e faticosi. Si potrebbero fare parecchie citazioni, ma val meglio astenersene per non danneggiare nessuno.

Ecco perchè il Comitato Nazionale Forestale, l'ENIT e il Touring hanno preso l'iniziativa di bandire un Concorso per l'abbellimento arboreo delle stazioni di cura e di soggiorno dotandolo di premi per complessive L. 120.000. Naturalmente questa somma deve considerarsi come punto di partenza, giacchè è vivamente desiderabile che Consigli Provinciali dell'Economia, Comitati Provinciali del Turismo, Comuni, Aziende Autonome di Cura ed altri Enti locali in genere, ispirati al generale interesse, vogliano contribuire ad au mentare i premi. Soltanto con riconoscimenti che possano rimborsare almeno in parte le spese — tutt'altro che esigue — si potranno raggiungere risultati positivi. Le direttive principali del Concorso appaiono dal programma, che qui si pubblica; sarà bene però dare qualche chiarimento.

Si lascia ai concorrenti la scelta della dotazione arborea più adatta e di più conveniente attuazione, a seconda delle condizioni speciali di ciascuna località. Viali alberati, parchi e boschi sono altrettanti mezzi per raggiungere il fine; sono elementi che possono agire da soli od opportunamente coordinati.

Così, ad esempio, quelle stazioni climatiche che già possiedano nelle vicinanze un bel bosco, od un parco, potranno metterli in valore collegandoli col centro della stazione mediante un viale alberato; sarà così tolto l'inconveniente dell'isolamento del bosco e del parco. La possibilità di fruire di boschi già esistenti, migliorandoli e rendendoli più atti allo scopo

(*fot. Tartagni, Forlì*)

L'ARMONIOSO SPETTACOLO DELLA PINETA DI CERVIA.

a cui son destinati, è contemplata dall'art. 3. L'impianto di un nuovo bosco o di un esteso parco è costoso, e gli alberi sono lenti a crescere; si raggiungerà spesso il fine desiderato con minor tempo e minore spesa, raffittendo boschi troppo radi, trasformando in foresta di alto fusto i boschi cedui. Così, il castagneto ceduo, detto in Toscana « Palina », può in tempo relativamente breve essere convertito in una ombrosa selva. Guai però se il bosco, sia esso preesistente o di nuova formazione, non fosse dotato di una corrispondente rete, non solo di strade, ma anche di sentieri, di viottoli, opportunamente disegnati. In questo ci sono maestri gli svizzeri ed i tedeschi che nelle loro foreste prossime ai luoghi di villeggiatura mantengono con accuratezza scrupolosa tutta una fittissima maglia di sentieri, dove lieve e piacevole è il cammino e dove spesso si trova la comoda, invitante panchina. L'esempio è da noi seguito in molte località del Trentino e dell'Alto Adige; non altrettanto si potrebbe dire in altre stazioni montane tra le più celebrate, dove i turisti e villeggianti lamentano la scarsa e difficile viabilità di quelle pur bellissime foreste.

Ampia libertà è lasciata ai concorrenti nella scelta delle specie arboree; certo è però che esse dovranno essere perfettamente adattate al clima e al terreno, così da ridurre al minimo le probabilità d'insuccesso. Non si dovrà poi commettere l'errore, spesso lamentato, di scegliere specie arboree che contrastino con gli aspetti più tipici e caratteristici del paesaggio. Sarebbe, ad esempio, assolutamente stonato un albero alpino come l'abete rosso, in un parco del Mezzogiorno, dove così larga possibilità è offerta all'impiego della più lussureggiante e ricca flora delle zone temperato-calde e subtropicali. Possiamo citare il caso di una ridente località balneare ligure dove, nella passeggiata lungo mare, si erano piantati gli abeti, commettendo così un grosso sproposito colturale ed estetico. Naturalmente l'errore fu poi rimediato. La festosità, la gaiezza che deve assumere l'ornamentazione arborea delle stazioni climatiche consente una maggiore libertà di quella che è permessa nella dotazione arborea di ville e di monumenti di un determinato stile; ad ogni modo biso-

gna non abusare delle stranezze e dei contrasti ed ispirarsi non soltanto alle linee, alla fisonomia del paesaggio circostante, ma anche agli esempi dell'architettura arborea di parchi e giardini; essi non mancano davvero nel nostro Paese, come superbamente dimostrò la magnifica Mostra del Giardino italiano in Palazzo Vecchio a Firenze.

Pochi paesi offrono come l'Italia una così larga possibilità di utilizzare per l'ornamentazione arborea le specie delle zone climatiche più disparate, da quelle tropicali a quelle delle fredde regioni boreali ed alpine: è un campo vastissimo quello che si apre alla tecnica ed all'arte di questa bellissima gara che i tre Enti hanno voluto indire. Ci auguriamo che l'appello sia raccolto, poichè la propaganda a favore dell'albero e del bosco grazie all'apostolato di uomini benemeriti, tra cui vogliamo qui ricordare Arnaldo Mussolini, sta già penetrando nella coscienza del pubblico. Auspichiamo quindi che dalla nostra iniziativa tra qualche anno scaturiscano evidenti e tangibili i risultati, ad accrescere la bellezza e l'incanto della nostra Patria adorata.

BANDO DEL CONCORSO

Art. 1. - È aperto un Concorso a premi fra le Stazioni di cura, soggiorno e turismo ufficialmente riconosciute secondo il Regio Decreto Legge 15 aprile 1926, n. 765, per l'abbellimento arboreo delle Stazioni stesse e delle loro adiacenze mediante:

a) creazione di viali alberati;
b) impianto di parchi;
c) formazione di aree boschive.

Art. 2. - La concessione dei premi è subordinata alle seguenti condizioni:

a) i viali alberati dovranno avere complessivamente lo sviluppo minimo di 250 metri. Saranno preferiti i viali che abbiano lo scopo di congiungere la stazione climatica con parchi o boschi situati nelle adiacenze, siano essi di vecchia o di nuova formazione;

b) i parchi di nuova formazione dovranno avere la superficie minima di mq. 10.000 e dovranno essere situati ad una distanza non superiore a m. 500 dal centro della stazione climatica. Avranno la preferenza i parchi collegati alla stazione con viali alberati. È lasciata ai concorrenti piena libertà di scelta del disegno architettonico del parco;

c) le aree boschive dovranno avere una superficie non inferiore a mq. 25.000 e dovranno essere costituite prevalentemente da alberi di alto fusto. La distanza del bosco dalla stazione climatica non dovrà superare i km. 2. Verrà data la preferenza alle aree boschive che saranno collegate alla stazione climatica da viali alberati.

Art. 3. - Sono ammesse a Concorso non soltanto le aree boschive di nuova formazione create su terreni comunque spogli di piante, ma anche quelle ottenute con la restaurazione ed il rinfoltimento di boschi deteriorati e con la conversione di cedui in fustaia.

Art. 4. - I boschi di nuova formazione o ricostituiti dovranno essere adeguatamente dotati di strade e sentieri.

Art. 5. - Nella scelta delle specie legnose destinate agli impianti, i concorrenti dovranno attenersi anzitutto al criterio del pieno adattamento alle condizioni ambientali (clima, terreno) ed inoltre a quello di armonizzare la nuova vegetazione arborea con gli aspetti più tipici del paesaggio, ispirandosi ai migliori esempi dell'arte.

Art. 6. - Per l'impianto dei viali e dei parchi sono prescritti alberetti dell'altezza minima di m. 2. È lasciata invece piena libertà circa la tecnica della formazione e della ricostituzione di aree boschive.

Art. 7 - L'ammontare dei premi che saranno conferiti dagli Enti promotori è stabilito come segue:

a) per *i viali:*
N. 2 premi di 1° grado di L. 6.000 ciascuno,
N. 2 premi di 2° grado di L. 5.000 ciascuno,
N. 3 premi di 3° grado di L. 2.000 ciascuno.

b) per *i parchi:*
N. 2 premi di 1° grado di L. 15.000 ad ettaro,
N. 2 premi di 2° grado di L. 10.000 ad ettaro,
N. 3 premi di 3° grado di L. 5.000 ad ettaro.

c) per *i boschi:*
N. 2 premi di 1° grado di L. 5.000,
N. 2 premi di 2° grado di L. 3.500,
N. 3 premi di 3° grado di L. 2.000.

Saranno inoltre conferiti quei premi che gli Enti locali volessero eventualmente erogare nell'interesse delle stazioni climatiche.

Art. 8. - Le domande di ammissione al concorso dovranno pervenire alla Segreteria del Touring Club Italiano non oltre il 28 ottobre 1932 anno X. Saranno ammessi al Concorso tutti gli impianti iniziati entro l'anno 1932 ed ultimati entro il 28 ottobre 1934, anno XII. Alla domanda dovrà essere allegato il programma di massima delle opere che si intende di eseguire, ed uno schizzo da cui si possano rilevare i dati topografici e tutti quegli altri elementi che possono valere ad identificare le località destinate agli impianti. Prima della data di chiusura del Concorso dovrà essere indirizzata alla Commissione giudicatrice una particolareggiata relazione, in cui facendo riferimento al programma di massima, si confermi e si descriva l'esecuzione degli impianti nei termini proposti, o si indichino le varianti attuate durante l'esecuzione.

Art. 9. - I premi saranno corrisposti come appresso:

a) per i viali e per i parchi: 2/3 a impianto ultimato e 1/3 dopo due anni;

b) per i boschi di nuova formazione o ricostituiti: 1/3 a impianto ultimato: 1/3 dopo due anni e 1/3 al termine del 4° anno dall'impianto.

Art. 10. - La Commissione giudicatrice del Concorso sarà composta come segue:

— due rappresentanti del Comitato Nazionale Forestale, due dell'ENIT, due del Touring ed uno per ciascuno degli Enti sovventori con una cifra non minore di L. 5.000;
— un rappresentante del R. Istituto Superiore Agrario e Forestale di Firenze;
— il Direttore della R. Stazione Sperimentale di Selvicoltura;
— un Ufficiale superiore della Milizia Nazionale Forestale;
— un esperto in materia di arboricoltura decorativa e di architettura dei giardini;
— un intenditore d'arte.

La Commissione giudicatrice potrà nominare una Sotto-Commissione esecutiva di non più di 5 membri per la istruttoria del Concorso.

Art. 11. - Oltre ai premi di cui all'art. 7 potranno essere assegnati premi di incoraggiamento e distinzioni onorifiche per miglioramento di viali e parchi già esistenti, nonchè per il miglioramento della viabilità e della estetica dei boschi già esistenti in prossimità delle stazioni climatiche.

Art. 12. — La Commissione ha sede presso il Touring Club Italiano (Milano, Corso Italia, 10) dove saranno indirizzate tutte le comunicazioni relative al Concorso.

POTETE OTTENERE UNA LUSSUOSA 6 CILINDRI

procurando anche un solo Vitalizio o facendo Vitalizi voi stessi o trasformando la vostra associazione da annuale in Vitalizia

Tra i molti e ricchi premi del Concorso di Propaganda tra i presentatori di Soci Vitalizi nel 1932 è compresa una lussuosa *Alfa Romeo modello 6 C turismo* (carrozzeria di lusso, berlina 4 porte, 6 cristalli, 6-7 posti con divisorio, 6 ruote gommate Pirelli) il cui valore è di L. 40 mila.

Essa verrà estratta a sorte tra i concorrenti che avranno presentato anche *un solo nuovo Vitalizio, magari anche se stessi,* o avranno procurato il passaggio di una associazione, magari anche la propria, da annuale in Vitalizia. Si noti che tutti i concorrenti, quale che sia l'entità della loro benemerenza, partecipano al sorteggio dell'automobile con un solo numero, sì che tutti avranno la stessa probabilità di successo.

Non si chiedono dunque grandi sforzi, tanto più che l'essere Vitalizi del Touring, cioè il poter godere a vita di tutti i vantaggi inerenti all'associazione, è già di per se stesso un premio di cui nessuno dovrebbe privarsi. Basti dire che sono più di 200 mila coloro che hanno compreso questa verità e ceduto alla lusinga di questo beneficio.

Una facilitazione che ha incontrato spiegabilmente il favore del pubblico, è quella del pagamento rateale, che consente anche a coloro che dispongono di modeste risorse, di realizzare il sogno di vedersi Soci a vita del Touring. Naturalmente chi presenta Vitalizi a pagamento rateale entra in Concorso soltanto se il Socio o i Soci da lui presentati abbiano effettuato in tempo utile il versamento di tutte le rate.

Il Concorso Vitalizi si chiude il 31 dicembre 1932, e per parteciparvi occorre che le domande d'associazione pervengano all'Amministrazione del Touring non oltre le ore 18 di detto giorno.

Coloro che aspirano ai ricchi premi tengano presente che per concorrere non basta procurare dei nuovi Vitalizi, ma occorre anche fare una esplicita dichiarazione nei termini indicati nelle norme generali del Concorso. Queste sono chiaramente esposte nel Bando, che verrà inviato a chiunque ne faccia richiesta alla Direzione Generale del T. C. I., Corso Italia 10, Milano, con cartolina postale o carta da visita (indicare chiaramente nome, cognome, indirizzo) portante la semplice indicazione C. V.

Nella circolare del Bando sono anche descritti i numerosi premi del Concorso (distinti in tre categorie: A, B, C), dei quali ci limitiamo a dare qui una sommaria segnalazione.

I premi tipo A consistono in *pubblicazioni e carte del Touring* (solo elemento eterogeneo a questa classe una *penna stilografica*) e vengono corrisposti, dietro loro richiesta, ai presentatori di almeno due nuovi Vitalizi. Chi abbia presentato almeno dieci Vitalizi può optare per una somma proporzionalmente a rimborso delle spese eventualmente affrontate nella sua propaganda.

I premi tipo B, di massimo assoluto, vengono assegnati a coloro che hanno presentato il maggior numero di Vitalizi con un minimo di 30. Si tratta di oggetti di valore considerevole: *motociclette, biciclette, Enciclopedia Treccani, binoccoli, apparecchi fotografici, apparecchi radio,* ecc. Tali premi sono cumulabili con quelli del Tipo A.

Il premio tipo C è costituito dalla lussuosa *auto Alfa Romeo* già descritta, la quale, ripetiamo, verrà sorteggiata tra tutti coloro che avranno presentato anche un solo Vitalizio o passaggio a Vitalizio, compreso eventualmente il proprio.

Chi vorrà rinunciare a congiungere la soddisfazione d'essere Soci a vita del Touring con la possibilità di ottenere un premio così vistoso?

E chi non sarà tentato a cercare, tra la cerchia dei proprî conoscenti, almeno un nuovo Vitalizio?

L'impresa è, dopo tutto, altrettanto facile quanto meritoria.

L'ISOLA DI GARIBALDI

Caprera, l'isola solitaria in cui l'Eroe dorme l'ultimo sonno in faccia al mare dei Mille, così come, in vita, amava rifugiarvisi dopo il fragore delle battaglie, è stata, nella ricorrenza cinquantenaria, meta di devoti pellegrinaggi. Vegliardi, che combatterono le prime guerre dell'Indipendenza e ne racchiudono il ricordo nella meritata serenità del loro tramonto, combattenti e mutilati della recente guerra atteggiati a un virile compiacimento, giovani delle ultime generazioni anelanti ai futuri cimenti sono convenuti presso il granitico masso che suggella il leggendario guerriero, il Cavaliere dell'Umanità. Ci piace presentare qui alcuni degli aspetti più

significativi di Caprera, inquadrati nei simboli dell'anima garibaldina, dalle armi di guerra, che videro l'Eroe vittorioso sovente, grande e sereno sempre, agli strumenti del lavoro agreste, di cui Egli, novello Cincinnato, così vivamente si compiaceva, agli emblemi della fede nazionale rigermogliata dal vecchio ceppo garibaldino nel nuovo clima storico e spirituale.

Descrizione delle vedute, a cominciare dall'alto: A pag. 487: *La «Casa Bianca», già dimora dell'Eroe e tuttora abitata dalla famiglia Garibaldi - Il busto dedicato dalla famiglia Garibaldi al suo capo e scolpito da Leo-*

nardo Bistolfi - La tomba del « Donatore di Regni », costituita da un semplice masso granitico. — A pag. 488: *Le prime umili dimore di Garibaldi a Caprera incominciate a costruire nel 1866 - La pineta piantata da Garibaldi nell'isola solatia - L'accesso alla « Casa Bianca » dal viale di Cala Garibaldi.* — A pag. 489: *Cimeli del pietoso tramonto: la carrozzella di Garibaldi invalido - l'interno della camera in cui morì il Generale, vista dall'esterno - L'ingresso della camera in cui morì il Generale col letto di morte protetto da una solida cancellata.*
(fot. Bini, La Maddalena)

LA MOSTRA D'ARTE ANTICA
A VALLE GIULIA IN ROMA

A Valle Giulia, in alcuni ambienti della Galleria Nazionale d'Arte Moderna, la Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, in collaborazione con la Associazione Internazionale per gli Studi Mediterranei, ha organizzato una « Mostra di arte antica », nella quale sono state raccolte le opere più pregevoli che nel primo decennio del Governo Fascista sono andate, per ritrovamenti archeologici, acquisti e doni, ad arricchire le collezioni dello Stato.

Il Comitato ordinatore si è proposto di scegliere, nel vasto materiale che si è aggiunto in tale periodo alle raccolte dei pubblici musei e gallerie, solo quella parte che potesse suscitare, oltre l'interesse degli eruditi anche quello del pubblico in generale. È da rilevare come molte opere non figurino in questa mostra perchè, a causa della loro mole o della loro fragilità, non ne fu possibile il trasporto a Roma.

Tra le esposizioni d'arte antica, organizzate dall'amministrazione delle Belle Arti nell'ultimo decennio, sono rimaste memorabili quella degli oggetti d'arte e di storia restituiti dall'Austria Ungheria, che ebbe luogo nel 1923 nei grandiosi locali di Palazzo Venezia, e quella d'Arte Italiana a Londra nel 1930 che fu coronata da un successo mondiale, tralasciando le varie partecipazioni alle Mostre d'arte antica all'estero, fra le quali basterà accennare all'Esposizione Internazionale di Arte Fiamminga, ad Anversa, ed alla Esposizione d'Arte Bizantina, a Parigi, tutte e due del 1931, alle quali il nostro Paese ha arrecato un rilevante ed apprezzato contributo.

(*fot. Filippi, Venezia*)
FANALE CENTRALE DELLA GALEA DI ANDREA PISANI - VENEZIA, CÀ D'ORO.

La presente mostra segna l'inizio di una nuova fase di attività della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, diretta ad organizzare periodicamente in Roma, capitale dell'Italia rinnovata dal Fascismo, una serie di Mostre nazionali d'arte antica che abbiano lo scopo di richiamare l'attenzione del pubblico sulle più splendide manifestazioni della nostra grande e multiforme tradizione artistica, in modo che esse possano essere fonte di educazione estetica per il popolo e motivo di geniale inspirazione (non di inutile imitazione) per gli artisti.

**

La Mostra è ordinata con decorosa sobrietà in dieci ambienti che accolgono un complesso di circa 500 opere d'arte (statue, sarcofaghi, bronzi, terrecotte, dipinti, ecc.), provenienti dalla maggior parte dei musei, gallerie e scavi governativi d'Italia e delle Colonie, nonchè dalle collezioni del Governatorato di Roma. Risulta evidente l'attrattiva della Mostra, non solo per gli Italiani, ma anche per gli stranieri che potranno vedere riunite nell'Urbe anche moltissime opere non ancora esposte nelle pubbliche raccolte. Inoltre essa costituisce la documentazione incontestabile della appassionata attività che le nostre Sovraintendenze e Direzioni d'Antichità e Belle Arti hanno esplicato, nonostante la deficienza numerica del personale e più ancora l'esiguità dei mezzi finanziari a loro disposizione, per l'incremento del patrimonio archeologico e artistico nazionale.

LORENZO LOTTO - RITRATTO DI GIOVANE. - VENEZIA, R. GALLERIA DELL'ACCADEMIA.

⁂

Accenniamo ora a qualcuna delle opere esposte che hanno suscitato maggiore interesse ed ammirazione nel pubblico.

Nel corridoio d'ingresso, trionfa in tutta la sua fastosa magnificenza un triplice fanale di comando della galea di Andrea Pisani (1662-1718), che fu capitano generale dell'Armata Veneta in varie imprese contro il Turco. Quest'opera era già a Venezia nel Palazzo Pisani a Santo Stefano e fu acquistata dallo Stato per il Museo della Ca' d'Oro, mentre se ne tentava l'esportazione. È nello stile del primo settecento veneziano, ed i tre fanali di rame sbalzato sono decorati con graziose statuine di bronzo.

Nel corridoio di destra, sono da ricordare: un bassorilievo di marmo a forma di tabernacolo, opera di Michelozzo di Bartolomeo (1396-1472), rappresentante la Madonna col Bambino, pregevole per l'armoniosa composizione; un angelo adorante, scultura in marmo attribuita a Piero di Giovanni (fine del secolo XIV), proveniente dalla antica facciata del Duomo di Firenze, che ci piace per quel senso di mistica soavità di cui l'artista ha irradiato il volto della statua; un maestoso busto in marmo di Alessandro Vittoria, rappresentante il doge Marino Grimani, che è stato inviato dal Museo di Palazzo Venezia insieme con un aggraziato bustino in terracotta dell'Houdon.

In una piccola sala, si ammirano in particolar modo: una « Incoronazione della Vergine», attribuita ad Andrea di Bartolo; un «desco da nozze », in cui Benvenuto di Giovanni ha dipinto, e quasi miniato, con grazia e vivezza di colore, l'allegoria di « Ercole al bivio »; due tempere (arte lombarda della me-

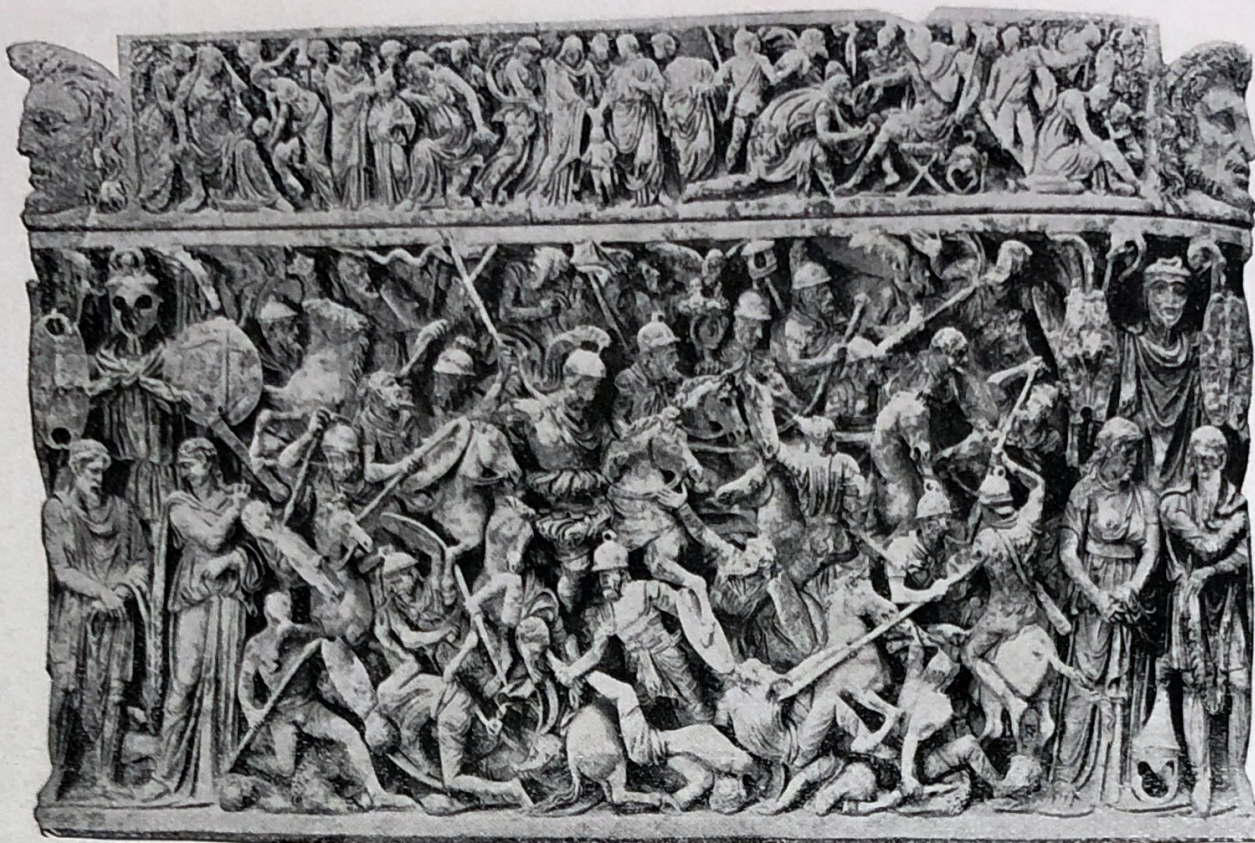
BARTOLOMEO MONTAGNA - S. GEROLAMO SEDUTO PRESSO UNA GROTTA. MILANO (R. PINACOTECA DI BRERA).

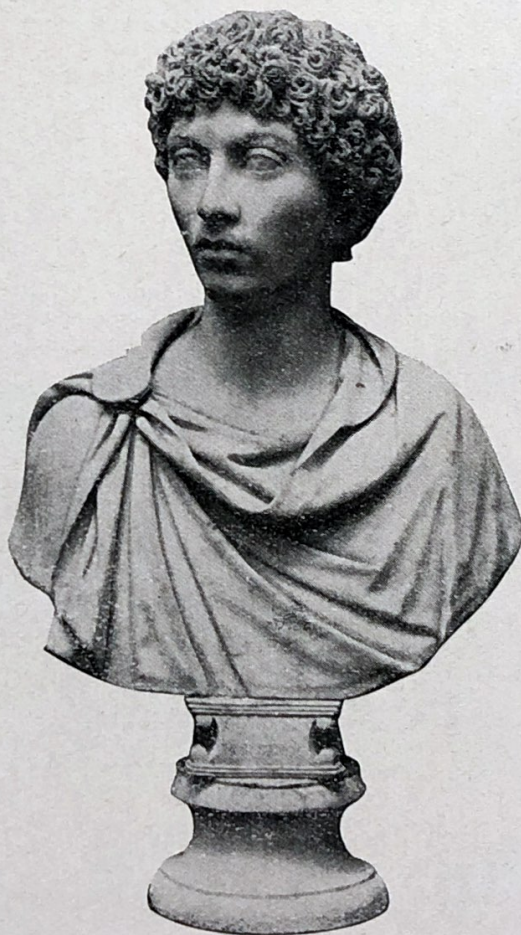
tà del secolo XV): i ritratti di Francesco e Bianca Maria Sforza, donati dall'Associazione degli Amici di Brera alla Galleria milanese; un disegno a sanguigna di una figura caricaturale di vecchio, di Leonardo da Vinci.

Ed ora passiamo alle tre sale ove splendono pitture di grandissimo valore artistico. Nella prima: un Giambellino, « Madonna col Bambino fra il Battista ed una Santa », già nella collezione Giovanelli, opera dell'ultima maniera del fecondo Maestro veneto, di singolare bellezza coloristica, con un paesaggio arioso e tutto vibrante d'azzurro; un indimenticabile ritratto di Lorenzo Lotto di straordinaria intensità psicologica: un giovine dal volto pallido ed allungato, nell'atto di sfogliare con mani di estrema delicatezza e sensibilità un libro, mentre gli occhi paiono seguire una interiore meditazione. L'opera è stata nello scorso anno acquistata per la Regia Galleria dell'Accademia di Venezia. Un « San Girolamo » del Montagna che ci attrae per il profondo e luminoso paesaggio; un « San Francesco meditante sulla Morte », opera firmata dal Greco, sorprendente per la bellezza del colore, con un cielo tizianesco che proietta e concentra la sua luminosità sul volto e sulla parte superiore del saio del Serafico; una « Madonna » del Correggio, opera giovanile, anteriore di qualche anno al «San Francesco» di Dresda, acquistata nel 1927 per la R. Galleria Borghese di Roma.

Nella seconda sala — oltre il ritratto di gentiluomo del Van Dyck (Venezia - Ca' d' Oro - Donazione Franchetti) da riferirsi al periodo genovese del Maestro e che ci rappresenta, con la sua ben nota finezza ed eleganza, un personaggio della casa Brignole, ammiriamo un «Ritratto di giovine » di Antonio Dirk Van Santvoort, opera rara di quel pittore olandese e di sorprendente abilità tecnica. Nel centro della sala, è quel prodigioso bozzetto del Bernini per il monumento equestre a Luigi XIV, inno alato di fantasia e movimento, che basterebbe da solo a dare una idea della potenza creativa del grandissimo artista. L'opera è stata donata nel 1926 dal Conte Alessandro Contini al Capo del Governo, e da questo destinata alla R. Galleria Borghese di Roma.

L'ultima sala accoglie due grandiosi dipinti di G. B. Tiepolo rappresentanti: « La Vergine del Carmelo con Santi » e « Le anime purganti », che pare costituissero la grande pala che il Maestro dipinse per la Cappella dei Carmelitani nella Chiesa di Sant'Apollinare di Venezia e che furono donati dalla famiglia Chiesa alla Galleria di Brera nel 1925; due chiari e luminosi Canaletto; due Guardi (Venezia - Ca' d'Oro) che sono tra le opere più pregevoli e sicure di quel pittore; una deliziosa piccola tela di G. B. Tiepolo: « Le tentazioni di Sant'Antonio », donata dal sig. Lederer di Vienna al Governo Italiano nel 1929; una bella scena di genere del Piazzetta; una prospettiva dell'Orlandi. Infine, il capolavoro che insieme con il ritratto del Lotto

G. B. TIEPOLO - BOZZETTO PER IL SOFFITTO DELLA CHIESA DEGLI SCALZI A VENEZIA. (LA TRASLAZIONE DELLA S. CASA DI LORETO).

COLOSSALE SARCOFAGO DI MARMO - SCENA DI BATTAGLIA R. MUSEO NAZIONALE DI ROMA.

ha suscitato la più grande ammirazione del pubblico, e cioè il bozzetto di quel soffitto del Tiepolo: «La traslazione della Santa Casa di Loreto» che ornava la vòlta della Chiesa degli Scalzi a Venezia e che fu distrutto il 28 ottobre 1915 da una bomba austriaca durante la ultima guerra. Il bozzetto, che era già nella collezione Dal Zotto e fu acquistato lo scorso anno per la R. Galleria veneziana, è un'opera che innamora per la freschezza, luminosità ed armonia di colori, per la fantasiosa ed ardita composizione, per quel senso di aerea lievità che l'artista ha saputo imprimere anche alla massa per sua natura pesante, per quanto piccola, dell'edificio. Sicchè il miracolo della fede è, si può dire, rinnovato in una nuova forma di prodigio artistico.

BUSTO-RITRATTO TROVATO NELLA NECROPOLI DI « PORTUS ROMAE ».

***

La Sezione Archeologica è ordinata in tre sale e presenta particolare interesse per la bellezza delle sculture in esse esposte e per un complesso di venti vetrine che ci offrono, in una visione d'insieme, i risultati più cospicui delle principali esplorazioni archeologiche condotte in Italia e nelle Colonie negli ultimi dieci anni.

Già nel centro dell'ultima sala di pittura il passaggio all'arte antica propriamente detta è preannunziato da un mirabile sarcofago marmoreo del secondo secolo dopo Cristo, venuto in luce lo scorso anno dalla necropoli dell'Isola Sacra

AMAZZONE A CAVALLO IN ATTO DI COLPIRE UN BARBARO ABBATTUTO (DA ANZIO) - ROMA, R. MUSEO NAZIONALE.

presso Ostia, e nel quale è rappresentata con singolare grazia (sì da sembrare il modello di una scultura fiorentina del Quattrocento) una danza di putti in onore di Dionisos.

Nella prima sala, si ammirano specialmente due erme bifronti venute in luce in occasione dei lavori agricoli dell'Appia Nuova, una delle quali ha figure di grande perfezione tecnica congiunta a vigore rappresentativo; un busto di marmo bianco — del II secolo dopo Cristo — che ci offre un emozionante ritratto di giovine dalla chioma tutta ricciuta e dal volto emaciato e quasi passionale; un grandioso sarcofago, pure di quella epoca, nel quale è scolpito in varii piani un furioso combattimento fra romani e barbari con figure che ci ricordano l'arte di Giovanni Pisano.

SARCOFAGO MARMOREO - OSTIA (ISOLA SACRA).

Nella seconda sala, in alcune vetrine, si contengono documenti della preistoria italiana, e cioè armi, strumenti e fossili dell'età paleolitica, rinvenuti a Capri od emersi nelle esplorazioni condotte nella regione del Vulture, nel territorio di Matera, nell'agro falisco a Corchiano, nelle Grotte Grimaldi ai Balzi Rossi ed in quelle Romanelli nel Canale di Otranto. Particolarmente interessante, una statuina di roccia serpentina, rinvenuta nel territorio di Savignano sul Panaro, rozza Venere primordiale, forse un idolo della fecondità, che ci offre uno dei primi tentativi di plastica attuato

(*fot. comm. A. Petitti, Roma*)

LA GRANDE STATUA DEL DIOMEDE DI CUMA, E IL BUSTO DI MARCIANA, SORELLA DI TRAIANO.

dagli uomini del paleolitico.

In una vetrina sono esposti una ricca serie di bronzetti, in gran parte statuine di sacerdoti e guerrieri, venuti in luce nelle ultime esplorazioni dei santuari nuragici della gente protosarda ad Abini presso Teti, a Santa Vittoria di Serri, a Perfugas, suppellettile con una caratteristica stilizzazione vigorosa per realtà ed efficace nella rappresentazione dei sentimenti. In altre vetrine sono esposti oggetti di bronzo, ambra e vetro provenienti dalle necropoli picene, specie quella di Belmonte, ed essi pure servono a darci un'idea di quella gente primitiva e forte.

Costituiscono una meraviglia della Mostra i reperti delle ultime esplorazioni della antica necropoli di Taranto ed altre località della Puglia. Oltre ceramiche di vario tipo, vi si ammirano una serie di terrecotte di età greca e romana fra cui alcune graziose figurine femminili drappeggiate con ricercata eleganza. Una maschera arcaica di giovine donna, che risale al 6° secolo avanti Cristo, sembra una cera di Medardo Rosso! In altre vetrine, pregevoli ceramiche provenienti dagli scavi della necropoli di Caere e molti esemplari di quella ceramica centuripina, che costituisce un vanto della Sicilia; i grandi e splendidi vasi attici del 5° e 4° secolo avanti Cristo, notevoli per la figurazione (cratere con la nascita di Dioniso, idria con Peleo che insegue Tetilde), rinvenuti nel sepolcreto di Spina presso Comacchio, uno dei maggiori centri del commercio greco sulle coste d'Italia; alcuni degli oggetti di bronzo, fra cui due el-

(*fot. C. Faraglia, Roma*)

STATUA DI POLYMNIA.

mi ed un interessantissimo flabello decorato a sbalzo, che provengono dalla esplorazione di una tomba a tumulo nel territorio di Populonia; ed ancora statuine, vasi ed oggetti di bronzo ritrovati nella stipe di un tempietto nel territorio di Fiesole.

Ci riportano all'età romana gli oggetti e le sculture venuti in luce dai recentissimi scavi di Minturno promossi dall'Associazione Internazionale per gli Studi Mediterranei.

Sarebbe troppo lungo passare in rassegna le varie opere che figurano in questa sala, epperò ci limiteremo a ricordare il gruppo d'arte pergamana dell'« Amazzone a cavallo in atto di colpire un barbaro », che ci attrae per la grande perfezione artistica e per la bella patina calda e quasi dorata del marmo, e i due busti dell'imperatore Traiano e della sorella Marciana (1ª metà del 2° secolo dopo Cristo) che ci rappresentano i due personaggi con grande intensità e rilievo psicologico, ed offrono un esempio di grande perfezione stilistica.

UNO DEI GRANDI VASI ATTICI DI VAL TREBBA.

Nella terza sala, oltremodo armoniosa per la disposizione delle sculture (alcune di grande efficacia decorativa, quali la gronda a protome leonina del Tempio dorico di Imera e le due protomi di barbaro e di Giove Ammone, che provengono dal Foro di Augusto) sono esposte le due statuette di Faraone e di Sacerdote scoperte dalla Missione Archeologica Italiana in Egitto negli Scavi di Tebtunis nel Fayum, da cui pure provengono due interessanti capitelli copti; il Diomede, la grande statua rinvenuta a Cuma negli scavi della Grotta della Sibilla, magnifica replica d'età imperiale romana di un originale greco della metà del V secolo avanti Cristo, ed infine quel perfetto capolavoro di grazia e di bellezza pensosa che è la Venere di Butrinto (IV secolo a. Cr), venuta in luce durante i fortunati scavi della Missione Archeologica Italiana in Albania, e donata da Re Zog al Duce.

Nell' ultima sala, oltre i due pilastrini di bronzo con erme bifronti di satiri e ninfe ed una testa di lupo, veri gioielli dell'arte decorativa romana, che provengono dalle ultime esplorazioni delle Navi di Nemi, attraggono in particolar modo la nostra attenzione un realistico ritratto, in bronzo, di paffuto fanciullo romano (1° secolo d. Cristo) solidamente modellato, pieno di vigore e carattere; la deliziosa testina in marmo, di Berenice, proveniente dagli scavi di Cirene, in cui la giovine principessa dai riccioli biondi, avida di profumi, è viva dinanzi ai nostri occhi con un volto di patetica bellezza. Ecco parzialmente ricomposto un carro da parata a quattro ruote, che fu trovato in una tomba della prima età del ferro (secolo VI-V a. Cristo) alla Cà Morta a Lazzago nel territorio di Como. Nel mezzo della sala, una statua di marmo pario di grande effetto decorativo, rappresentante Polymnia, replica di epoca Antoniniana di un tipo statuario del II e III secolo a. Cristo, venuta in luce nel 1928 a Villa Fiorelli. La musa avvolta in un ampio panneggiamento stendentesi fino ai piedi e movimentato nelle pieghe, sembra per l'attitudine una

CARRO DELLA CÀ MORTA.

di forme e di colori, delicatezza di tinte, appartenenti a fabbriche orientali e romane, complesso interessantissimo che merita di essere studiato attentamente per colmare le lacune della storia dell'arte vetraria. Ed eccoci alle oreficerie provenienti dalle tombe della regina Shub-Ad di Ur, in Caldea, che risalgono a tremila anni avanti Cristo, ed ai bronzi del Luristan in Persia ritrovati dalla spedizione archeologica anglo-americana e che qui figurano per la cortesia della Università di Pennsylvania all' Associazione Internazionale per gli Studi Mediterranei.

Tale, nelle sue linee generali, la Mostra d'Arte Antica del Ministero dell' Educazione Nazionale che ci auguriamo possa rimanere aperta al pubblico tutto quest'anno. I visitatori di essa, nell'uscire dalla Galleria di Villa Giulia si troveranno dinanzi a un'altra maraviglia: lo scenario grandioso e suggestivo della Villa Borghese che costituisce un quadro di perenne incanto e di grande bellezza.

artista drammatica moderna. Completano il quadro di quest' ultima sala tre vetrine, ciascuna delle quali accoglie oggetti di singolare attrattiva. Una vetrina contiene quel vasellame argenteo da mensa di famiglia romana che fu ritrovato lo scorso anno a Pompei nella Casa di Menandro e nel quale si ammirano càntari bellissimi, ornati di eleganti decorazioni e che ricordano le tazze di Boscoreale, ora al Louvre. In altra vetrina risplende la ricca collezione dei vetri ritrovati nella necropoli romana di Jadera presso Zara, mirabili per varietà

« KÀNTHAROS » D'ARGENTO CON DECORAZIONE DI RAMI DI ULIVO, DELLA CASA DI MENANDRO A POMPEI.

NICOLA MARIO ORAZI.

PER I NUOVI SOCI DEL T.C.I.

che, avendo ricevuto il volume « Lombardia Parte II », desiderano di venire in possesso anche dei due volumi **"Piemonte" e "Lombardia"** Parte I » con cui si inizia la splendida collezione « *Attraverso l'Italia* », la Direzione ha ridotto il prezzo di ciascuno di questi volumi da L. 20 cadauno a **L. 14** —, se consegnati alla Sede di Milano. Per le spese di spedizione raccomandata aggiungere **L. 3** (Estero **L. 6.50**) *per un volume*; L. 5 (Estero **L. 12**) *per entrambi*.

Inviare le richieste all'Amministrazione del T. C. I. Corso Italia 10, Milano.

Il 12 luglio p. v. ricorre il sedicesimo anniversario della morte di Cesare Battisti. L'articolo che pubblichiamo illustra uno degli aspetti della Sua opera forse men noto al gran pubblico: la preziosa collaborazione da Lui data all'Esercito italiano per la perfetta conoscenza del terreno su cui doveva svolgersi la lotta redentrice.

Se l'Italia tutta saluta in Battisti il confessore e il martire della religione della Patria; se l'Esercito può vantarlo oltrechè soldato, collaboratore in un'opera così ardua e preziosa; anche il Touring ha l'orgoglio di poterlo annoverare tra i suoi amici e collaboratori, specialmente per il contributo dato alla preparazione della Carta d'Italia al 250.000, nella parte riguardante il Trentino e l'Alto Adige. Tra i cimeli più religiosamente custoditi dalla nostra Direzione è appunto un foglio di questa Carta, tempestato delle correzioni e annotazioni del Martire e firmato da lui.

Egli aveva anche accettato di collaborare per la Guida delle Tre Venezie, ma il capestro degli Absburgo non consentì che la promessa avesse esaudimento. Il vincolo che correva tra noi e Cesare Battisti non è tuttavia dissolto: esso dura tuttora nel campo dello spirito poichè dal ricordo di quell'opera e di quell'amore ci viene lo sprone a sempre meglio operare in pro della gran Madre per cui è bello anche morire.

NEL mio volume « Cesare Battisti » (1) toccai brevemente dell'opera prestata dal Martire al « Servizio informazioni » del nostro Esercito, per la raccolta e la elaborazione dei dati logistico-militari relativi alla zona di guerra, in territorio occupato dal nemico. Ora il generale Tullio Marchetti, già aggregato dal marzo 1915 all'« Ufficio Monografie e Guide militari del terreno », diretto dal generale Carlo Porro di S. Maria della Bicocca, pubblica un suo studio (2) di grandissimo interesse per la storia dell'ultima guerra in generale e della vita di Cesare Battisti in particolare, in cui per la prima volta sono ampiamente documentati i servizî resi dall'Eroe trentino all'Esercito italiano fin dall'aprile 1913, quando, cioè, nessuno poteva ancora prevedere la prossima tempesta, sebbene molti patrioti — primo fra tutti Cesare Battisti — non avessero mai cessato di augurarsi una rottura con l'Austria e fervidamente la sperassero non lontana.

Il Battisti aveva già al suo attivo il bellissimo « Saggio Geografico sul Trentino » (1908) ed altre pubblicazioni della stessa indole sulla sua terra irredenta, cui amò sempre con la passione di un figlio per la madre infelice, e di cui percorse amorosamente ogni recesso, anche per metterla in valore agli occhi degli Italiani più scettici, i quali accampavano dubbi sulla convenienza dei sacrifici necessari a riscattarla.

Lo stesso Marchetti, allora primo capitano del 5° Alpini, aggregato all'Ufficio Informazioni, propose al generale Porro la collaborazione del deputato di Trento come l'unica persona competente a condurre a termine un lavoro serio sui passi e sulle strade del Trentino e della Carnia. Il farmacista di Strigno, Ugo Rella, già in relazione con l'ufficio, si assunse di persuadere il Battisti ad accettare l'incarico, e in un colloquio con lui alla stazione di Trento (metà di marzo 1931) ne ottenne l'assenso. Un mese dopo, nella villa

(1) Vallecchi, editore, Firenze 1928.

(2) T. M., *Cesare Battisti nel servizio informazioni.* Quaderni della rivista « Trentino », N. 11.

Mi sono prefisso con questa pubblicazione il compito di raccogliere ed illustrare tutto il materiale statistico che si riferisce alla vita nazionale ed economica del Trentino.
Il mio studio non si limita alle condizioni attuali.
Ho esposto lo sviluppo demografico degli ultimi cento anni ed in relazione ad esso ho studiato le condizioni dell'industria, dell'agricoltura e del commercio. Ho altresì illustrate e con accenni nei singoli capitoli e con l'ultimo capitolo la potenzialità economica del paese.
Ho attinto alle fonti più sicure e recenti, indicandone in nota, capitolo per capitolo, le principali.
Il primo capitolo non ha la pretesa d'essere una trattazione geografica; ha lo scopo di dare in forma succinta le notizie più importanti necessarie alla comprensione del lavoro.
Consegno questo libro alle stampe nel giorno in cui l'Italia si accinge alla guerra redentrice del mio paese e mi lusingo di aver fatto con esso opera buona, preparando gli elementi sicuri di fatti e dati, dopo l'auspicata redenzione politica, vorrà [illegible] al suo risorgimento economico.
Roma, 24 Maggio 1915
Cesare Battisti

IL MANOSCRITTO ORIGINALE DELLA « PREFAZIONE » DEL VOLUME « IL TRENTINO, ILLUSTRAZIONE STATISTICO ECONOMICA ».

Francescatti a Verona, il Battisti entrava in contatto diretto col « Servizio Informazioni », e di lì a poco, tornato in Trentino, si metteva al lavoro.

Rappresentante della sua città al Parlamento di Vienna, molte porte gli si aprirono e molti particolari egli venne a conoscere, che sarebbero rimasti ignoti a un cittadino privato. E dal maggio a tutto il settembre di quell'anno, aiutato in parte dal suo amico e compagno di fede, avv. Piscel di Rovereto, egli si prodigò in ricognizioni sul terreno, spingendosi in Alto Adige, fino all'altezza di Bolzano, per tracciare con minuziosa cura gli itinerarî, che il destino riserbava alla marcia vittoriosa del nostro Esercito avviato ai sacri baluardi del Brennero.

Usciva così nel 1914 — naturalmente anonima — la Guida militare N. 12 « Trentino », di 379 pagine, stampata in Venezia dall'Istituto Veneto di Arti Grafiche, volume dovuto interamente al Battisti, a cui finora nessun biografo lo aveva attribuito.

Ignota ancora alla generalità, quest'opera ha un valore geografico, oltre che logistico, di primissimo ordine. Poche o forse nessuna regione italiana può vantare un'illustrazione altrettanto diligente del terreno, delle acque, del clima, della flora, dei mezzi di comunicazione, dell'indole e dei costumi degli abitanti e delle risorse di ogni specie. Basti dire che negli schizzi a colori che accompagnano la descrizione dei corsi d'acqua, sono segnati non solo i ponti che li attraversano, ma anche le passerelle e i guadi su barca, e per ciascuno di questi mezzi di passaggio sono indicati le dimensioni, il materiale di cui sono costruiti, la resistenza, ecc.

Gran parte del volume è dedicata alla descrizione di ben 153 itinerarî, coi percorsi e le fermate, e un corredo di dati precisi, che permettono di farsi un'idea esatta non solo delle distanze e del tempo necessario a superarle, ma anche della natura delle strade, della loro resistenza al carreggio, della loro ampiezza e pendenza, della vicinanza di boschi, di acque potabili, di spazî per attendamenti, di località atte ad ospitare accantonamenti di truppe, servizî d'infermeria, di rifornimento, e via dicendo.

Di tutta la multiforme attività necessaria al compimento di quest'opera (sopraluoghi,

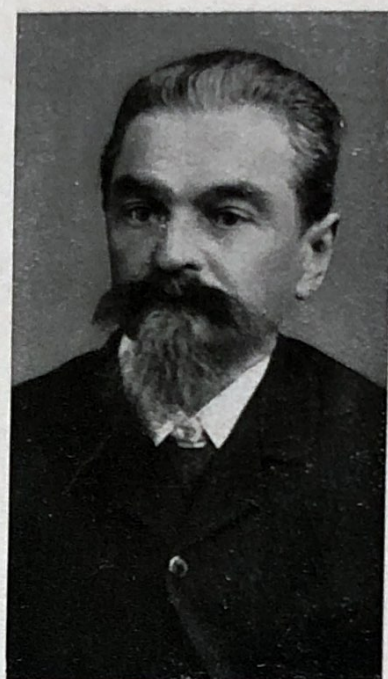
LA MADRE DI CESARE BATTISTI.

disegno delle carte, stesura del testo, consultazione di materiale bibliografico) Cesare Battisti serbò il segreto anche verso colei che conosceva i suoi pensieri più intimi e gelosi, la signora Battisti, che di un contributo del marito all'opera informativa dello Stato Maggiore Italiano a quel tempo venne a conoscenza soltanto nell'estate del 1914: ma del volume a lui dovuto ebbe precisa notizia dal generale Porro soltanto nel settembre 1930. Prima del '14, vedendolo tracciare le carte che dovevano servire alla « Guida militare italiana n. 12 », le credeva destinate alle sue pubblicazioni geografiche.

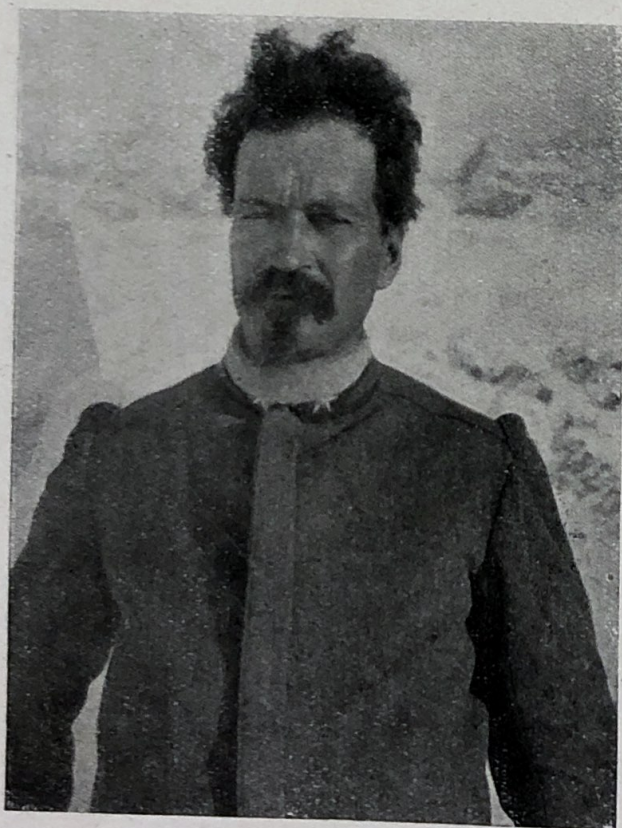
Oltre al dovere intimo del segreto a cui si sentiva legato, egli volle certo risparmiare alla sua compagna le preoccupazioni e le ansie di saperlo impegnato in un'impresa gravida di incognite e di pericoli. Un'accusa di occulte intelligenze con l'Italia ai danni dell'Impero, elevata contro un suddito di S. M. Imperiale e Reale involgeva sanzioni tremende.

E Battisti non ignorava che l'autorità militare teneva gli occhi spalancati e digrignava i denti. Dal 1912, infatti, il Trentino era sotto la dittatura della sciabola. Il 26 giugno, il deputato di Trento aveva osato denunziare in Parlamento le esagerazioni odiose e ridicole dell'elemento militare in Trentino. « I « comandanti « di guarnigio- « ne — egli di- « ceva — det- « tano legge ai « capitani di- « strettuali; la « Procura di « Stato prende « gli ordini dal- « lo Stato Mag- « giore.... La « più odiosa « funzione del- « l' Autorità « militare è « quella di po- « liziotti. A « Trento c' è « un vero uffi- « cio speciale « di polizia mi- « litare. Non mancava che questo per comple- « tare il regime quarantottesco riservato al « Trentino! ».

IL PADRE DI CESARE BATTISTI.

Per sospetti di connivenza con gli irredentisti italiani era stato inflitto il bando dal Trentino a Scipio Sighele, e continui erano gli sfratti di cittadini del Regno, notoriamente imposti dall'Autorità militare. Quasi ogni giorno si arrestava un libero cittadino per sospetto di spionaggio, anche se poi l'autorità militare doveva ammettere di aver preso un granchio. Basti dire che nell'estate 1912 i soldati avevano catturato sul Tonale un giudice e un cancelliere reduci da una missione d'ufficio; a Pieve di Ledro si costrinse a tornare a casa il medico del paese, che, essendosi appena sposato, partiva per il viaggio di nozze; e a Brentònico si arrestò, per il solito sospetto di spionaggio, un veterano austriaco.

CESARE BATTISTI POCO DOPO LA LAUREA.

Ma l'odissea di un povero fotografo bavarese, residente da anni in Trentino e colà notissimo, cui capitò di essere arrestato

CESARE BATTISTI, « ALPINO » NEL GRUPPO DELL'ADAMELLO, STUDIA LE POSIZIONI NEMICHE ALLA LOBBIA ALTA.

UN SOMIGLIANTISSIMO RITRATTO DI CESARE BATTISTI « ALPINO ».

come spia per aver ritratto su una cartolina illustrata un gruppo di bersaglieri, meriterebbe di esser riferito testualmente, come la narrò Battisti in un suo discorso al Parlamento di Vienna il 2 novembre 1912. Diremo soltanto che il disgraziato fu trattenuto in arresto più di ottanta giorni, e dopo una lunga *via crucis* da un carcere a un altro, riconosciuto innocente, venne sfrattato dall'Austria.

Non meno lunga, e forse più penosa, la storia di due innocenti gitanti italiani, arrestati sotto la stessa imputazione e trascinati a Tione, da Tione a Trento, da Trento a Rovereto; processati e assolti in istruttoria, riprocessati, condannati a venti corone di ammenda ciascuno e sfrattati, perchè uno di essi.... aveva fotografato la città di Riva!

S'immagini, dunque, a quali pericolose conseguenze si esponeva chi si occupasse veramente e seriamente di un « servizio informazioni » ai danni dell'Austria e nell'interesse del *nemico ereditario!* Ah, che sonni poco tranquilli dovette dormire Cesare Battisti in quei cinque mesi che curò il lavoro di preparazione della « Guida militare n. 12 »! Perseguitato com'era

CESARE BATTISTI ATTENDATO IN VALLARSA, POCO PRIMA DELL'AZIONE DI MONTE CORNO IN SEGUITO ALLA QUALE CADEVA PRIGIONIERO DEGLI AUSTRIACI. (IL MARTIRE SI SCORGE SULLA SINISTRA DELLA VEDUTA, SOPRA LA CROCETTA SEGNATA IN BASSO).

quale capo riconosciuto del movimento irredentista trentino, se un brutto giorno gli avessero trovato — durante una delle frequenti perquisizioni a cui era fatto segno in casa e al giornale — lo schizzo a colori, per esempio, del corso del *Noce*, conservato in abbozzo dalla vedova e riprodotto a pagina XXXI della guida, con indicazioni come queste: *Piccolo ponte in legno solido per salmerie, passerella pedonale, ponte in legno per carri leggeri*, ecc., che cosa sarebbe avvenuto?

Certo è che Cesare Battisti si preparava fin d'allora ai sacrifici supremi per la Patria.

***

Vista la superba riuscita del primo esperimento, lo Stato Maggiore italiano si rivolse ancora al Battisti per una guida itineraria dell'Alto Adige, fino al Brennero ed oltre. Si era al principio del 1914, e bisognò attendere gli inizî della primavera per le ricognizioni del terreno in fondo valle, in attesa che l'estate permettesse la scalata

VERSO L'ISTANTE SUPREMO.

alle vette. Il Battisti lavorò alla preparazione di questa nuova guida (n. 11) — che sarebbe uscita l'anno successivo, — fino a tutto giugno o ai primi di luglio. Ma a questa data, che coincide con i primi sintomi della crisi internazionale seguita alla tragedia di Seraievo (28 giugno 1914), gli fu ingiunto di lasciar l'Alto Adige, per recarsi oltre l'Isonzo a rilevare, con la massima celerità, altri dati logistici del terreno adiacente al corso superiore del fiume, da aggiungere a quelli già noti, essendo ormai ferma intenzione del nostro Comando di fare, in caso di guerra con l'Austria, il massimo sforzo in quella direzione.

Della Guida n. 11 per l'Alto Adige non si parlò più, ma nel settembre del 1916, circa due mesi dopo l'eroica morte di Battisti, il materiale da lui raccolto fu ricuperato presso l'amico suo avvocato Piscel, allora addetto alla Prima Armata, e più tardi consegnato alla Vedova. Questo nuovo lavoro, condotto con gli stessi intendimenti del primo, doveva comprendere 109 itinerarî militari ed estendersi oltre lo spartiacque alpino fin nella valle dell'Inn (a Innsbruck), nella valle della Drava (a Lienz), e ad ovest fino in territorio svizzero.

Impegnato, dunque, in ricognizioni oltre l'Isonzo superiore, nelle Alpi Giulie, il Battisti prendeva da Trento il treno per il Veneto, allegando il pretesto di affari. Frattanto, gli eventi precipitavano. Il 1º agosto, ignorando che l'Austria aveva ordinato la mobilitazione generale, partì da Trento per una delle sue gite ormai consuete, e non tornò il 2, come aveva promesso, ma il 3 sera. Narrò concitato alla signora, impensierita del suo ritardo, che « stava per accingersi a misurare un ponte sull'Isonzo, l'ultimo che gli rimaneva da esaminare, quando lo vide occupato da una pattuglia ». Aveva appena avuto il tempo di nascondere le sue carte, e raggiunto il prossimo villaggio slavo, aveva capito dalla concitazione dei discorsi della gente e poi letto in un editto affisso sulla piazza, che l'Austria dava fuoco alle polveri. In quello stesso colloquio, sentendosi alla vigilia di gravi determinazioni, egli rivelò alla moglie la sua segreta collaborazione dell'anno precedente con lo Stato Maggiore Italiano, e dopo nove giorni, il 12, abbandonava il Trentino per intraprendere da Milano la sua ardente crociata per l'intervento dell'Italia in guerra.

Caro fratello!
Mi hanno condannato a morte. La sentenza sarà subito [illegible] eseguita. Mando a te il saluto estremo, che non posso indirizzare a la mia famiglia. Porta lo tu, quando potrai alla mia Ernesta, che fu per me una santa, ai miei dolcissimi figli, Gigino, Livietta, Camillo all nonno e alle zie, allo zio e alle mie sorelle, e a le loro famiglie.
Io vado incontro alla mia morte con animo sereno e tranquillo. Ai miei figli siate buoni e vogliate bene alla nonna. Consolate il mio [illegible]
Cesare Battisti

L'ULTIMA LETTERA DI C. BATTISTI, PRIMA DI RECARSI AL MARTIRIO. È INDIRIZZATA AL FRATELLO GUGLIELMO.

Non potendo più adoperarsi a raccogliere personalmente ragguagli sulle zone trentine, nell'agosto del 1914 Battisti si rivolse segretamente a un amico di Condino pregandolo di minute informazioni sui ponti della plaga circostante; ch'egli pure aveva percorso e studiato nel 1909 e nel 1913, avendo in animo fin d'allora di tentare, d'accordo coi più ardenti interventisti d'Italia e specialmente coi repubblicani che facevano capo al deputato Chiesa, un'ardita irruzione armata da Brescia per Bagolino, attraverso la bassa Giudicaria, su Condino, oltre la fron-

IL QUADRATO INTORNO ALLA FORCA, NEL MOMENTO DELL'ESECRANDA ESECUZIONE.

tiera, sia in segreto accordo col Governo italiano, se fosse stato necessario, sia per rendere inevitabile, con un atto offensivo, le estreme decisioni di questo.

Tutto era pronto, quando a metà aprile del 1915, piegando visibilmente gli avvenimenti verso l'intervento, si rinunziò alla temeraria irruzione.

***

Nel primo inverno della nostra guerra, Battisti fu chiamato a Verona presso l'Ufficio Informazioni della Iª Armata. Vi giunse il 27 gennaio 1916, ma in breve, lontano da' suoi soldati, si sentirà come in esilio. Lo confortava la promessa di poter tornare tra i suoi alpini allo sciogliersi delle prime nevi.

Allo Stato Maggiore della Iª Armata si avevano indizî dell'intensificata attività del nemico per gli apprestamenti che preludevano all'offensiva del maggio. Bisognava, quindi, sistemare in fretta il materiale informativo e i dati già raccolti sulla conformazione del terreno, sulle strade, sulle opere difensive e offensive, ecc., del lunghissimo fronte dallo Stelvio al Passo di Buole. Si trattava di utilizzare il materiale noto e raccolto per la compilazione di brevi monografie descrittive, che servissero a riprodurre plasticamente l'aspetto e le particolarità dei varî settori. Battisti tracciò il piano generale dell'opera, poi redasse personalmente le due monografie sulla Valsugana tra il Brenta e l'Adige, e sull'altipiano di Lavarone e Luserna; in collaborazione con altri Trentini addetti allo stesso Ufficio, quelle della piazzaforte di Riva e dello sbarramento di Lardaro. « In tutta la mia vita — scriveva il 29 febbraio alla moglie — non ho mai lavorato con tanta passione ».

Il 10 aprile redasse uno studio sull'abitato di Trento, per indicare gli obiettivi ai dirigibili e agli aeroplani da bombardamento, risparmiando le abitazioni private e i monumenti. Il 20 compilò un piano del « possibile allagamento della Valsugana », con dati sui regimi fluviali, che nessuno conosceva quanto lui. Sul cadere dello stesso mese, infine, tracciò le direttive per un'azione ardita di truppe leggere in Val d'Adige, allo scopo di distruggere le retrovie nemiche, e specialmente la ferrovia tra Salorno e Laghetto, ostacolando così i preparativi dell'offensiva degli Altopiani.

Battisti era infaticabile, e stava lavorando alla monografia della regione dello Stelvio e del Tonale — la 7ª ed ultima della serie — quando, il 29 maggio, l'offensiva austriaca lo richiamò al fronte, alla testa di una Compagnia del 6º Reggimento Alpini.

Nè tornò più.

ETTORE FABIETTI.

UN BEL PONTE PER UNA BELLA CITT

IL PONTE DRUSO A BOLZANO

Tra le opere pubbliche inaugurate dal Regime all'inizio dell'anno X, merita di essere segnalato un artistico e solidissimo ponte, intitolato al condottiero romano Druso, che nelle vallate atesine aveva recato nel 18 av. Cristo le Aquile latine, alla testa delle sue legioni. L'opera stessa (una delle più importanti compiute nella regione), interessa da presso anche il turismo; essa è stata infatti eseguita a cura dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, sui piani del cav. uff. Eugenio Miozzi, di Ancona, Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico del Comune di Venezia ove ora dirige la costruzione del ponte, lungo 6 km., che congiungerà la *Serenissima* con Mestre.

Il Ponte Druso, lungo 100 metri e largo 14, è formato da tre archi ribassati, ed ha due rampe di accesso di m. 80 ognuna. Ne curò l'esecuzione l' Impresa Albini, sotto la direzione dell'ing. Villa del V° compartimento dell'A. A. S. S., mentre la Ditta Zanchetta tradusse in pietra di Andriano le decorazioni. Queste furono ideate ed eseguite in ben 40 metri cubi di pietra lavorata dallo scultore anconitano prof. Vittorio Morelli, autore di parecchie opere d'arte, fra cui quella del Monumento al Bersagliere a Pian di Lavaredo (m. 2300) di cui il Touring ebbe ad occuparsi nel III volume « Sui Campi di Battaglia ».

In questo estremo lembo d'Italia, l'esaltazione dell'essenza fascista è superbamente rappresentata nei gruppi in cui l'aquila romana sovrasta sul mondo, retto dai Fasci Littori, e negli altri simboli magnificamente significativi della nostra guerra, posti alle testate del ponte stesso. Questi gruppi si elevano dal piano del ponte di più di otto metri.

Lo scultore Morelli ha poi ancora una volta rivelato una bella sensibilità d'artista, perchè ha saputo anche bene ambientare il suo bel lavoro sullo sfondo ardito delle Dolomiti.

L'APERTURA DI UNA GRANDE VIA TURISTICA

IL PASSO DI MONTE CROCE CARNICO

Non passerà molto tempo che si aprirà al turismo e al traffico transalpino un'antichissima strada che, per il Passo di Monte Croce Carnico, metterà in rapida comunicazione l'alto Friuli con l'Austria e la Germania centrale.

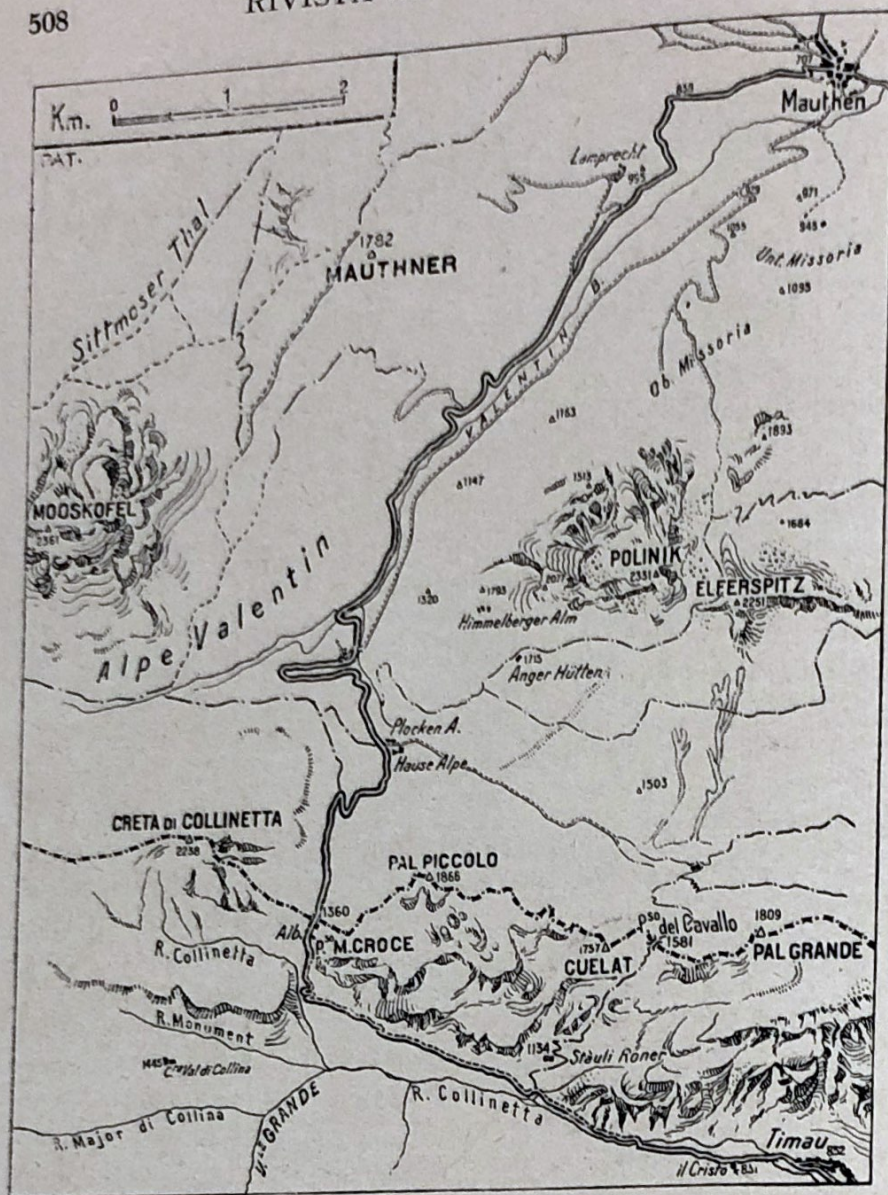
La strada moderna percorribile dagli autoveicoli, faciliterà gli scambi fra importanti regioni, donando loro un ritmo celere ed intenso. Tuttavia la strada, pur sotto altra forma ed altro tracciato può vantare notevoli precedenti storici.

Lungo questa strada alpina si svolse infatti, nell'antichità, gran parte del traffico transalpino. Nell'età romana e per gran tratto del Medio Evo fu quella la via prediletta dai nostri transiti, che si dirigevano all'Europa centrale. Ed era naturale che il commercio si svolgesse per quella via. La Germania centro-occidentale, in particolare la Vindelicia (odierna Baviera), fu in effetto, più presto che non la orientale, voglio dire il Norico (attuale Austria), attratta nell'orbita del mondo latino. Lo svolgimento del traffico sulla Pontebbana si iniziò più tardi, cioè a Medio Evo avanzato, in rapporto al sorgere ed al prosperare di Venezia, che divenne anzi capolinea delle comunicazioni col Norico, con la Dalmazia e con tutti i paesi danubiani.

Convincente attestazione che una grande strada romana attraversava la Carnia, per allacciare i paesi oltramontani, è data dalle notizie circa la fondazione e la prosperità della colonia di *Giulio Carnico,* oggi divenuta il modesto comune di Zuglio: colonia situata a pochi chilometri a monte del punto, ove l'antica strada si staccava dal Tagliamento, per salire l'affluente But e condurre al valico. Probabilmente essa fu fondata da Cesare ed ampliata dai primi Imperatori; è menzionata da Tolomeo e dall'Itinerario di Antonino.

Gli innumerevoli oggetti, rinvenuti intorno all'attuale Zuglio, le epigrafi, le testimonianze degli storici, tutto concorda nel confermare che, nell'età romana, Giulio Carnico era un notevolissimo centro di raccoglimento e distribuzione di prodotti per l'intera zona dell'alto Friuli, oltrechè il punto di partenza e d'arrivo per il commercio fra Italia e Germania, e che compieva quindi una funzione analoga a quella oggi svolta dal centro di Tolmezzo, certo più viva ed intensa, almeno per quanto concerne i rapporti italo-tedeschi. Sta di fatto che, col trionfo del Cristianesimo, quella colonia divenne sede vescovile; e ciò in omaggio alla sua importanza passata e all'ufficio, che per secoli aveva esercitato.

Giulio Carnico è poi nominato in documenti del sec. XI, nei quali sono elencate le dieci dogane, che, collocate agli sbocchi dei passi alpini, dovevan dare all'amministrazione

PASSO DI MONTECROCE CARNICO.

LA ZONA ATTRAVERSATA DALLA RISORTA STRADA DEL PASSO DI MONTE CROCE CARNICO, NEI DUE VERSANTI ITALIANO E AUSTRIACO.

del Regno d'Italia rendite non indifferenti. Una di esse è dunque quella di Zuglio o, per essere più esatti, di San Pietro in Carnia, che aveva preso il posto dell'antico *Forum* romano; chiamata, come scrive il Leicht, « con commovente reminiscenza romana, *De Julio,* dimostra che, almeno nei secoli X e XI, la vera strada del commercio proveniente dalla Pusteria e dal Gailthal, era il valico di Monte Croce Carnico, ricordato esplicitamente nel documento, e non il Canal del Ferro, allora poco transitabile ». È noto anzi che la strada romana, superato il valico e traversata la Valle del Gail (*Vallis Julia*), si portava in quella della Drava, biforcandosi da una parte verso le odierne Lienz e Dobbiaco, e dall'altra verso le attuali Villaco e Klagenfurth. Nel nostro versante la strada scendeva fino a Gemona, ivi si biforcava, e col ramo occidentale, passato il Tagliamento, arrivava a Concordia Sagittaria, presso l'odierna Portogruaro, col ramo orientale per Tricesimo, alla grande metropoli di Aquileia.

Che la strada fosse praticabile anche nel Medio Evo almeno per i pedoni, se non proprio percorsa dai *mercatores,* sembra provato dal fatto che nel 1212 l'Arcivescovo di Salisburgo, per dirimere alcune liti sorte fra la sua diocesi e il patriarcato d'Aquileia, valicò lo storico Passo, incontrandosi col Patriarca ad Avosacco sul But, lungo il quale scende la strada. Nel Medio Evo è spesso usato il termine « Muta » (Muta di Gemona, Muta di Venzone, Muta di Tolmezzo, ecc.) per indicare le stazioni, ove i mercanti facevano sosta, pagavano i pedaggi, si ristoravano e mutavano cavalli. Il nome è rimasto alla cittadina tedesca di Mauthen, la romana *Loncium,* la prima che s'incontra discendendo per il versante austriaco.

Nella grande guerra tutta la zona intorno all'antico Passo fu largamente bagnata dal sangue generoso dei nostri, essendosi il nostro Comando Supremo, fin dal primo giorno di lotta, proposto il fine di mettere il nemico nella condizione di non tentare alcuna discesa per quel valico. Ma, mentre sul versante austriaco i considerevoli apprestamenti bellici erano corredati da numerose strade d'accesso e, per di più, da alcune posizioni elevate si riusciva a dominare tutta la nostra valle del But, da noi non poche erano, almeno nei primi mesi, le deficienze che rendevano la lotta ben più aspra. Oltremodo difficile era poi il comunicare con gli Alpini in trincea e recare loro munizioni e viveri; ma a ciò pensarono le forti e coraggiose donne carniche, particolarmente quelle di Timau, le quali si prodigarono con rara pazienza e costanza, e, praticissime dei sentieri più nascosti e pericolosi, percorrevano chilometri e chilometri con la pesante « gerla »

sulle spalle, pur di raggiungere i loro congiunti sulla linea del fuoco.

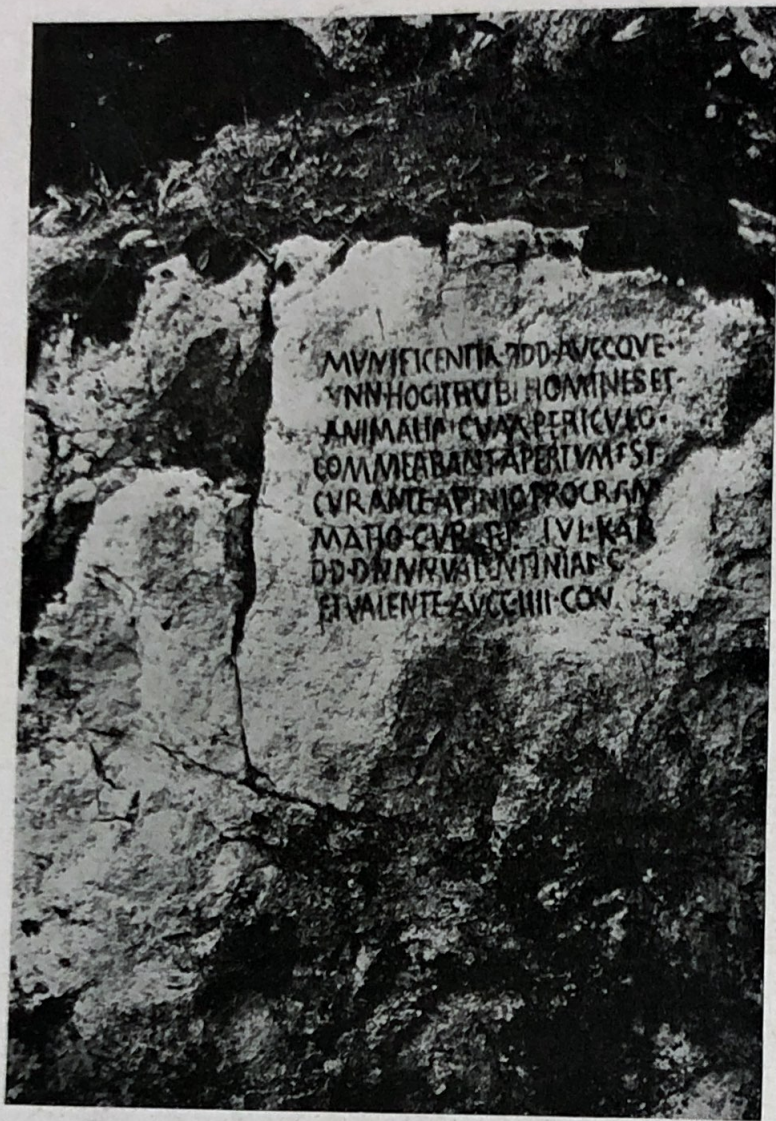
PASSO DI MONTE CROCE CARNICO.

Le iscrizioni romane.

Che fosse importante e frequentata la via consolare, poi imperiale, che valicava le Alpi al passo di Monte Croce Carnico, è attestato da tre iscrizioni, che ancora si riaffacciano lungo il percorso e che la guerra ha fortunatamente risparmiato. Se ne trova una mezz'ora prima di giungere al valico, scolpita in un grosso macigno, la quale si riferisce al restauro di detta strada; due altre si scorgono alla sommità del passo, logorate dal tempo, oltrechè dalla guerra, e divenute pressochè illeggibili. Dalla posizione d'una di esse e da vestige d'antiche carreggiate si deve dedurre che, nell'antichità, il tracciato della via non corrispondeva dovunque all'attuale; questa infatti corre oggi alla sinistra del Rio Collina, mentre l'antica doveva seguire, per un buon tratto, la destra di quel corso d'acqua.

Notevoli sono le due iscrizioni che trovansi nelle vicinanze del passo; la più antica nomina un tal *Respectus*, liberto addetto alla riscossione delle dogane imperiali: e da ciò si deduce che il traffico per quella via doveva essere prospero, tanto è vero che quel liberto dovè provvedere al restauro della strada. L'altra iscrizione, probabilmente la più recente delle tre, fu posta per ricordare la costruzione d'un nuovo tracciato. La più importante delle tre fu da tutti gli storici ritenuta quella che s' incontra prima di giungere al valico e che risale all'anno 373, al tempo cioè degli imperatori Valentiniano e Valente. Essa ricorda un tal Apinio Programmazio, che fece costruire un nuovo tronco di strada, per maggior sicurezza dei viaggiatori; tale strada, a quanto si crede, doveva trovarsi a m. 1134 d'altezza, a tre chilometri e mezzo da Timau e passare per quella spianata, dove mercanti italici e germanici s'incontravano e si scambiavano le merci, spianata che porta ancora il nome di Mercatovecchio o *Altenmark*, nella denominazione tedesca. La strada era stata, data la sua importanza, posta, da un Questore romano, sotto la protezione di Giove e d'altre divinità.

L'abbandono del valico.

Nel Medio Evo le nostre relazioni si resero più vive anche con la Germania orientale, con l'Ungheria ed i paesi vicini; e perciò andò sempre più prendendo piede il transito commerciale sulla via Pontebba-Tarvisio, che conduceva più direttamente e sollecitamente nel cuore della regione medio-danubiana. Nel tempo stesso il traffico con la Germania centro-occidentale si rendeva più frequentato su nuove vie: quella, ad esempio, detta di Alemagna, che, risalendo il Piave e attraversando il Cadore, conduceva nell'alto Adige; quella detta di San Candido (in tedesco *Innichen*), che, per un Passo chia-

PASSO DI MONTE CROCE CARNICO. EPIGRAFE PRESSO IL COSIDDETTO MERCATO VECCHIO.

mato anch'esso di Monte Croce (di Comelico), giungeva in Carinzia; oltre a quella di Val Lagarina, che, risalendo l'Adige, menava al Brennero. E così, per l'una e l'altra ragione insieme, la strada del Passo di Monte Croce Carnico fu posta in seconda linea. A ciò contribuì anche una ragione pratica: che, mentre il passo di Monte Croce Carnico si eleva a m. 1363, quello della Pontebbana tocca solo gli 800 metri: ecco perchè, a cominciare dal sec. XII, la strada detta del Canal del Ferro fu preferita all'altra.

Si pensò, è vero, più d'una volta, nell'età moderna, di riattarla e di incanalarvi nuovamente il commercio; ma senza risultati efficaci, essendo essa superata, nella frequenza del traffico, da parecchie altre. Anzi, quando, a metà Settecento, Venezia, in piena decadenza, si trovò superata da Trieste e vide il movimento commerciale spostarsi dalla Pontebbana alla via di Plezzo, conducente, lungo l'Isonzo, alla sua fortunata rivale, non trovò conveniente ravvivare i traffici lungo la antica strada romana, ma preferì restaurare quella che, per il passo di Monte Croce di Comelico, conduceva verso il centro della Germania, per tenere legata a sè questa vasta zona, essendo ormai la Germania orientale divenuta il retroterra di Trieste. Infine, con la attuazione della ferrovia pontebbana e d'altre linee ferroviarie, la antica strada finì con l'essere del tutto abbandonata.

La resurrezione della storica via.

Ragioni turistiche non meno che considerazioni d'indole economica e commerciale han fatto sì che la antica strada romana, per la quale sfilarono vittoriosi i Legionari di Roma, e transitarono i *mercatores* di qua e di là dalle Alpi, è destinata oggi a risorgere, e in condizioni tali da consentire il transito a tutti i mezzi di locomozione.

La strada del passo di Monte Croce Carnico è infatti quella che dal Friuli, ed in particolare dalla Carnia, avvicina, attraverso la Carinzia ed il Salisburghese, più d'ogni altra, l'Italia alla Baviera ed al resto della Germania. E se la necessità d'accorciare i transiti fra i paesi di qua e di là dalle Alpi è molto sentita dalla popolazione carnica, essa non lo è meno dalle genti austriache, interposte fra la Carnia e la Baviera; e ne è prova il fatto che, per le medesime ragioni per cui nel nostro versante fu chiesto il riattamento della antica strada, dov'essa erasi resa impraticabile per i veicoli, nel versante austriaco fu reclamato il compimento della via, conducente direttamente in Baviera, con la costruzione del tratto mancante.

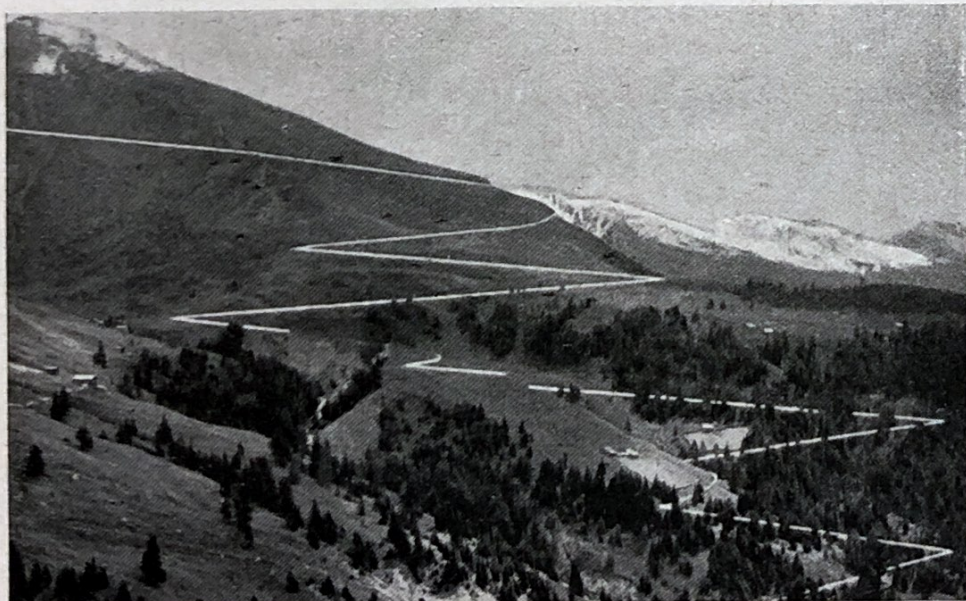
Pertanto la strada, che, lungo il torrente But, ci guida all'antico valico, « per quanto classificata fra le nazionali, è male percorribile con veicoli, anche prescindendo dalle fortissime pendenze ». Così avverte giustamente la « Guida delle Tre Venezie » (edizione 1925)

a pag. 99 del vol. III, e così è infatti, ma il tratto malagevole si riduce, in sostanza, ai sette chilometri fra Timau ed il confine italo-austriaco, poichè al di sotto di Timau e al di là della frontiera, la strada si presenta in buono stato. Le popolazioni carniche in questi ultimi anni espressero, per mezzo dei loro rappresentanti, i più fervidi voti per il riattamento e la correzione del tratto più difficile, e il Governo Nazionale, sempre sollecito del bene delle popolazioni, resosi presto ragione della bontà della cosa, accolse questi voti e appagò le giuste aspirazioni della regione carnica.

PASSO DI MONTE CROCE CARNICO - SVILUPPO DELLA STRADA SUL VERSANTE AUSTRIACO.

Redatto e approvato nel 1929 il progetto di restauro, stanziati i fondi necessarî, vennero iniziati immediatamente i lavori.

Qualche cosa di analogo era stato progettato, parecchio tempo fa, anche sul versante austriaco, precisamente sul tratto Ferleiten-Heiligenblut; e tutto era anzi predisposto per l'inizio dei lavori; un apposito Comitato costituito a tal fine, con sede in Klagenfurth, aveva raccolti i fondi necessarî, per una spesa preventivata di quattro milioni di scellini, ossia 14 milioni di lire nostre. L'opera da eseguirsi in Austria si presentava più ardua e complicata, perchè si trattava di costruire una strada di alta montagna, e, a tale scopo, si doveva perforare il Monte Hochter all'altezza di 2506 m., con una galleria di m. 255. Ma questa via, che costeggerebbe, ad Est, il Gross Glockner, risolverebbe la lamentata interruzione fra Ferleiten e Heiligenblut, e farebbe scomparire ogni soluzione di continuità nella grande arteria rettilinea, da Sud a Nord, Carnia-Baviera, congiungendosi con tutte le strade parallele, che attraversano la Carinzia ed il Tirolo nella direzione da Est ad Ovest.

In sostanza col riattamento dell'antica strada di Monte Croce Carnico e con la nuova rettilinea austriaca fra Monte Croce e la Baviera, sarà notevolmente abbreviata la distanza fra Stazione per la Carnia in Friuli (alla congiunzione del Fella col Tagliamento) e Monaco di Baviera, nonchè fra Stazione per la Carnia e Salisburgo. In confronto dell'attuale percorso lungo il tronco ferroviario Tarvisio-Villaco, tali distanze verrebbero ridotte rispettivamente di 100 e di 50 chilometri.

SVILUPPO DELLA STRADA AL KASERECK.

DONNE DELLA CARNIA.

Ripeto poi che la resurrezione del traffico attraverso il Passo di Monte Croce Carnico è di duplice importanza. Quella strada non soltanto invoglierà i turisti d'oltr'Alpe, per i quali il mezzo di viaggio più preferito è l'au- mobile, ma potrà anche incanalare, in pa- non minima, il commercio transalpino, spe- mente quello del legname proveniente da M- then, da Koetschach, da Oberdrauburg, e ossia dai centri industriali austriaci prossi- valico. Quella merce potrebbe, con un perc- relativamente breve, essere introdotta in It- lia a mezzo di autocarri e, in parte, rifor- le segherie della Carnia, in parte essere s- ricata a Tolmezzo per seguire altre desti- zioni. E chissà che, col tempo, non si arr- più in là, voglio dire all'elettrificazione del- ferrovia del torrente But, estendendo la linea previo accordo con l'Austria, oltre il confine fino a raggiungere una delle tre località sopr- citate, Mauthen, ad esempio, che è la pi- vicina? Nè ci sarebbe bisogno di gallerie; anz- i dislivelli da superare sarebbero inferiori assa- a quelli di note ferrovie alpine, come, pe- esempio, quella del Bernina, che unisce San Moritz, in Engadina, con Tirano, in Valtellina.

In ogni modo, la strada nazionale del But, ossia l'antichissima via di Monte Croce Carnico, sarà presto riattivata nel percorso Timau - confine; e speriamo che contemporaneamente l' Austria abbia ad eseguire i progettati lavori di allacciamento con la Baviera. Sarà un successo per il turismo ed un guadagno per il traffico, ossia per l'economia nazionale di entrambi gli Stati.

GELLIO CASSI.

LA VITA DI UN FIUME

Tutto nell' Universo, dall' atomo alla stella, come dalla cellula all'Uomo, tutto presenta un ciclo che possiamo denominare vitale, avendo un principio, uno sviluppo ed una fine; salvo a ricominciare poi un altro ciclo e così via.

Anche i Corsi acquei hanno un proprio ciclo vitale, assai caratteristico ed interessante, breve o lungo, meschino o grandioso, utile o dannoso a noi, secondo i casi ed i momenti.

Quale ne è il principio? È molto nebuloso, nel vero senso della parola e bisogna andare a cercarlo molto lontano!

È infatti specialmente dai grandi Oceani delle regioni calde che, per evaporazione giornaliera causata dal calore solare, come da gigantesche caldaie naturali della Terra, si elevano in quantità (specialmente in certe stagioni) quei vapori acquei dapprima invisibili, che, portati dai venti sopra le regioni continentali, vi si condensano in svariate nuvole le quali finalmente, quando raggiungono un notevole grado di condensazione, danno luogo alle cosidette precipitazioni atmosferiche.

Come si vede il principio è elevato, bello, grazioso, sia sotto forma generale nebulosica, sia di stelline di neve, sia di goccioline di pioggia.

Però appena la Madre pioggia è giunta sulla superficie del terreno, specialmente se un po' elevato, ecco che ne nascono numerosi bambinelli capricciosi, salterellanti, scorrazzanti disordinatamente, talora con irregolarità ed incertezze di direzione, spesso rosicchiando o rubacchiando ed asportando quanto possono; è la *fase infantile* delle cosidette acque selvaggie o di ruscellamento, le quali, scorrendo ovunque sulla superficie del terreno, saltando e mormorando fra i massi e le erbe, tendono a radunarsi a poco a poco in piccoli rivoletti, che, scendendo ad irregolare ventaglio convergente verso il basso, vanno poi raccogliendosi in rigagnoli maggiori, sino a raggiungere il fondo delle alte vallette di montagna o di collina, dove cominciano a costituire ruscelletti con tendenza torrenziale (fig. 1).

Pare tutto questo un fatterello innocente di bambini che giocano a rincorrersi, ma in realtà la cosa è assai diversa; queste acque selvagge, nella loro rapida discesa in basso dilavano largamente ed abradono quasi ovunque il terreno superficiale che per le varie azioni esterne, fisiche e chimiche, a cui esso è continuamente soggetto, era andato a poco a poco alterandosi dallo stato roccioso ed arido primitivo in uno stato incoerente, terroso, favorevole alla costituzione del prezioso *humus* o terreno vegetale, unitamente ai materiali portati dal vento, a quelli di macerazione organica locale, ecc. Basta osservare questi rivoletti verso il basso per vederli giallastri, melmosi, ricchi cioè di quel buon limo che essi hanno asportato dall'alto nella loro corsa selvaggia devastatrice, la quale infatti ha tolto la preziosa copertura, il fertile manto agrario dei monti e dei colli.

(*fot. Besso*)

FIG. 1 - TORRENTE SUBGLACIALE USCENTE DALLA FRONTE DEL GHIACCIAIO DELLE PIODE ED ESPANDENTESI SULLA CONOIDE ALLUVIO-MORENICA. - IN ALTO LE PUNTE PARROT E GNIFETTI; A DESTRA I GHIACCIAI VIGNE E SESIA (GRUPPO DEL MONTE ROSA). VEDUTA PRESA DALL'ALPE VONDECCO.

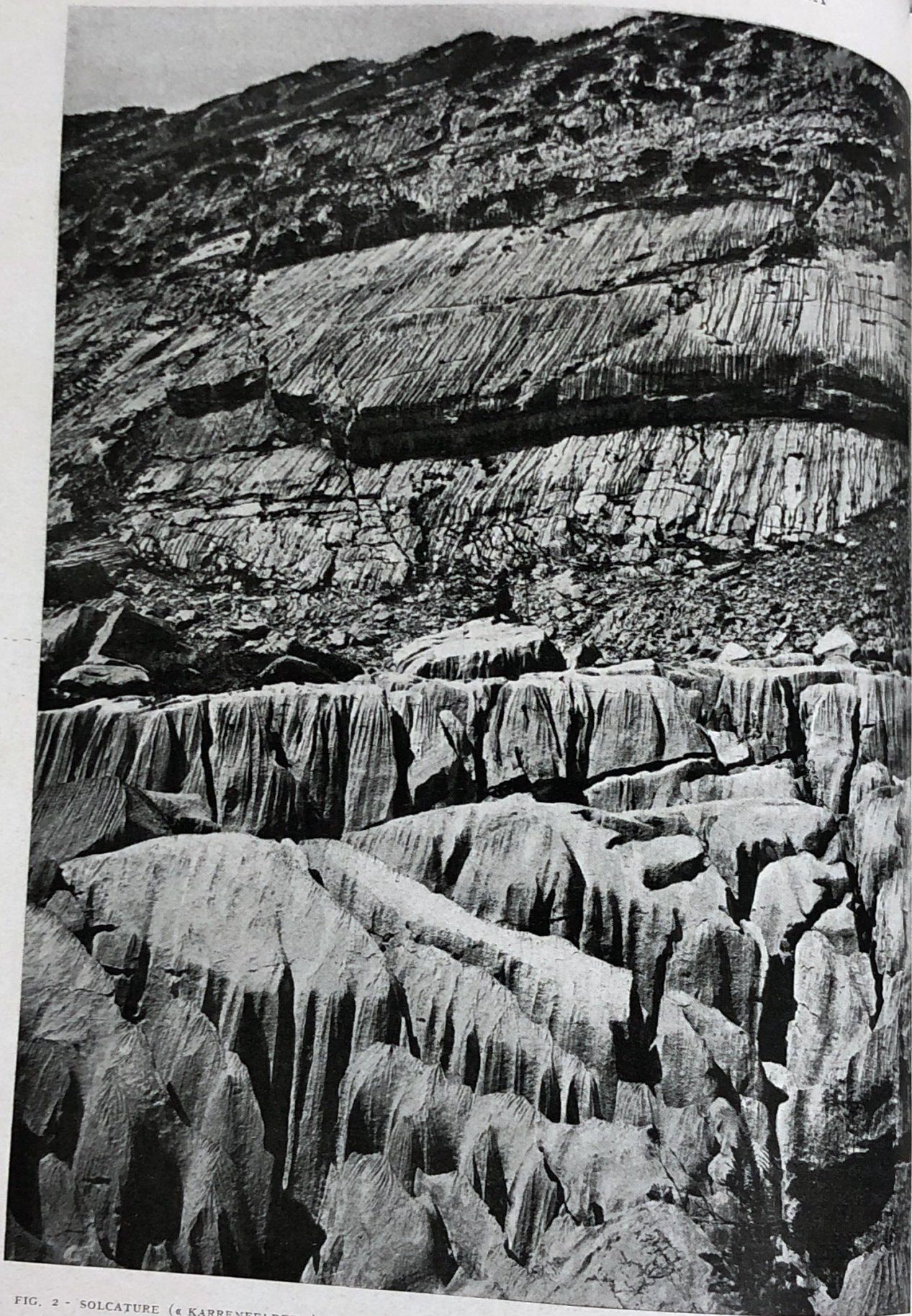
Ma non basta; oltre a tale deleteria opera abrasiva, i rivoletti acquei, per poco che trovino un terreno tenero, incoerente, lo erodono, lo incidono, vi scavano piccoli solchi

(*fot. Wehrli, Zurigo*)

FIG. 2 - SOLCATURE (« KARRENFELDER ») FATTE DALLE ACQUE SELVAGGE SULLA SUPERFICIE DEI TERRENI CALCAREI NELLE REGIONI ALPINE.

che rapidamente si allargano, si approfondano, producendo la distruzione generale, per quanto più o meno superficiale, della regione così rovinosamente percorsa dalle acque selvagge. Sulla superficie dei terreni calcarei tale azione, chimico-fisica, solcatrice, è spesso ben conser-

(*fot. J. Brocherel*)

FIG. 3 - ALLUVIONAMENTO CIOTTOLOSO DEL TORRENTE COMBOÉ NELL'AGOSTO DEL 1906 (PRESSO POLLEIN, IN VALLE D'AOSTA).

vata e visibile con apparenza quasi di solcature artificiali o di campi arati (fig. 2).

È perciò che privati, Enti, Comuni, Provincie e Governi da oltre mezzo secolo si sono spesso associati in speciali Consorzi per ovviare a tali gravi inconvenienti per mezzo di una graduale sistemazione razionale dei fianchi montuosi, mediante tutta una serie di lavori (1) atti a rallentare, e possibilmente impedire, l'opera devastatrice delle acque selvagge; opera dannosissima, tanto più che, se non attenuata all'origine, prosegue in basso nella forma torrenziale, che infine sbocca in un alluvionamento ciottoloso catastrofico (quale è rappresentato alle figg. 3, 4, 5).

Mentre che, se si riesce a correggere in alto, e a regolare l'azione delle acque superficiali mediante serie di fascinate, viminate, graticciate e simili, con o senza gradoni o terrazzature dei pendii (contemporaneamente alla formazione di gabbioni, briglie, traverse e simili sull'asse del torrente), passando poi tosto all'inerbimento e finalmente al rimboschimento (figg. 6, 7, 8 *a*, *b*), si ottiene una numerosa serie di benefici, come: rinsaldamento del suolo superficiale, diminuzione delle frane e delle valanghe, miglioramento climatico, accrescimento delle acque sotterranee e quindi delle sorgenti, facilitazione dell'irrigazione, diminuzione delle inondazioni e degli alluvionamenti disastrosi, arricchimento del patrimonio pratense e forestale e conseguente ripopolamento della regione. Vi par poco?

Seguiamo ora lo sviluppo del corso acqueo che, dalla fase infantile delle alte regioni costituenti il cosidetto bacino imbrifero, o collettore o di ricevimento, passa gradatamente alla *fase giovanile:* è la fase irruente, travolgente, rumorosa, impetuosa, a regime variabile, spesso tumultuosa; è insomma la fase di torrente, nella quale il corso acqueo che risulta dalla convergente riunione di mille rivoletti diventa veloce e più violentemente attivo, corrodendo le sue sponde, incidendo il suo alveo o canale di deflusso, trasportando sabbie e ghiaie, ciottoli e ciottoloni e talora persino grossi macigni nei momenti di piene impetuose, in cui nulla sembra poter resistere alla sua azione travolgente.

È la fase più bella, si potrebbe dire più ar-

(1) Vedi: F. SACCO - *La Sistemazione idrico-forestale e dei Bacini montani* (1918).

FIG. 4 - ALLUVIONAMENTO CIOTTOLOSO DEL RIO GERARDO SOTTO CERVETTO, NELL'AUTUNNO DEL 1920. - L'ALLUVIONAMENTO GIUNSE SIN PRESSO BUSSOLENO CON CIOTTOLONI PERSINO DI 3-4 METRI DI DIAMETRO, DANNEGGIANDO VARIE BORGATE. (fot. M. Gabinio)

tistica, di un corso acqueo, essendo quella che origina molti dei più bei fenomeni della natura alpina, come cascate, rapide, cateratte, forre, gole, marmitte o caldaie, solchi tortuosi ed a vortice, e simili (figg. 9, 10, 11 e 12).

L'uomo però, sempre desideroso di utilizzare a suo vantaggio le forze naturali, da tempo usufruì l'energia dei torrenti come motore meccanico, facendo loro macinare il suo grano, trasportare e segare il legname per la sua casa, ecc., senza però guastare il paesaggio, anzi talora aggiungendovi graziosi e svariati motivi. Ma ora l'uomo, sempre più avido e bisognoso di forza per i suoi mille e crescenti bisogni, non limitasi a utilizzare qua e là l'impeto dei torrenti, ma, quando può, li obbliga alla mortificante azione di gettarsi in una tubazione chiusa, forzata, impedendo tutti i loro salti giocosi, perchè essi possano, col maggior peso di un solo salto forzato, far girare vorticosamente le palette delle sue turbomotrici.

Giunto al fondo della valle principale, il corso acqueo, spesso dopo aver perduto un po' di forza e di attività, deponendo depresse e ventagliformi conoidi di deiezione alluvionale, entra in una *fase virile* o di *maturità*: la *fase fluviale*, quasi di adattamento o di equilibrio tra la sua forza erosiva e la resistenza del fondo su cui esso scorre. È un equilibrio un po' relativo, giacchè nei periodi di grandi piogge ecco il corso fluviale riassumere per qualche tempo la fisionomia torrenziale, impetuosa, veloce, travolgente, erodente.

È allora che il fiume, diventato potente fiumana, trasporta, trascinate od in sospensione, immense quantità di ghiaie, sabbie e melma, talora rompendo e sorpassando i fianchi del suo alveo, inondando, devastando e coprendo di alluvioni le regioni circostanti, salvo poi ad inciderle nel susseguente periodo di ritorno all'andamento normale (fig. 13).

Però tali alluvionamenti non sono sempre disastrosi, come li considera invece oggi l'uomo, perchè egli per la sua bramosia di estendere il suo dominio, ha ristretto con svariati argini l'azione espansiva dei corsi fluviali; i quali quindi si vendicano di questa forzata limitazione — quasi prigionia — rompendo, sbrecciando o scavalcando qua e là nei momenti di piena, tempo di potente collera, gli argini che l'industria ha artificiosamente opposto alla loro libera azione ed espansione. I

FIG. 5 - RIO DELLE VIGNE (PRESSO VIÙ, IN VALLE DI LANZO), CON GRANDE CONOIDE DI ALLUVIONAMENTO CIOTTOLOSO, IN PERIODO DI PIENA TORRENZIALE.

FIG. 6 - GRATICCIATO E PIANTAGIONE DI ERBE PER CONSOLIDAZIONE DELLA FRANA DELLE MOLLEZZE IN VAL REVOLTO (ISPETTORATO FORESTALE DI VICENZA).

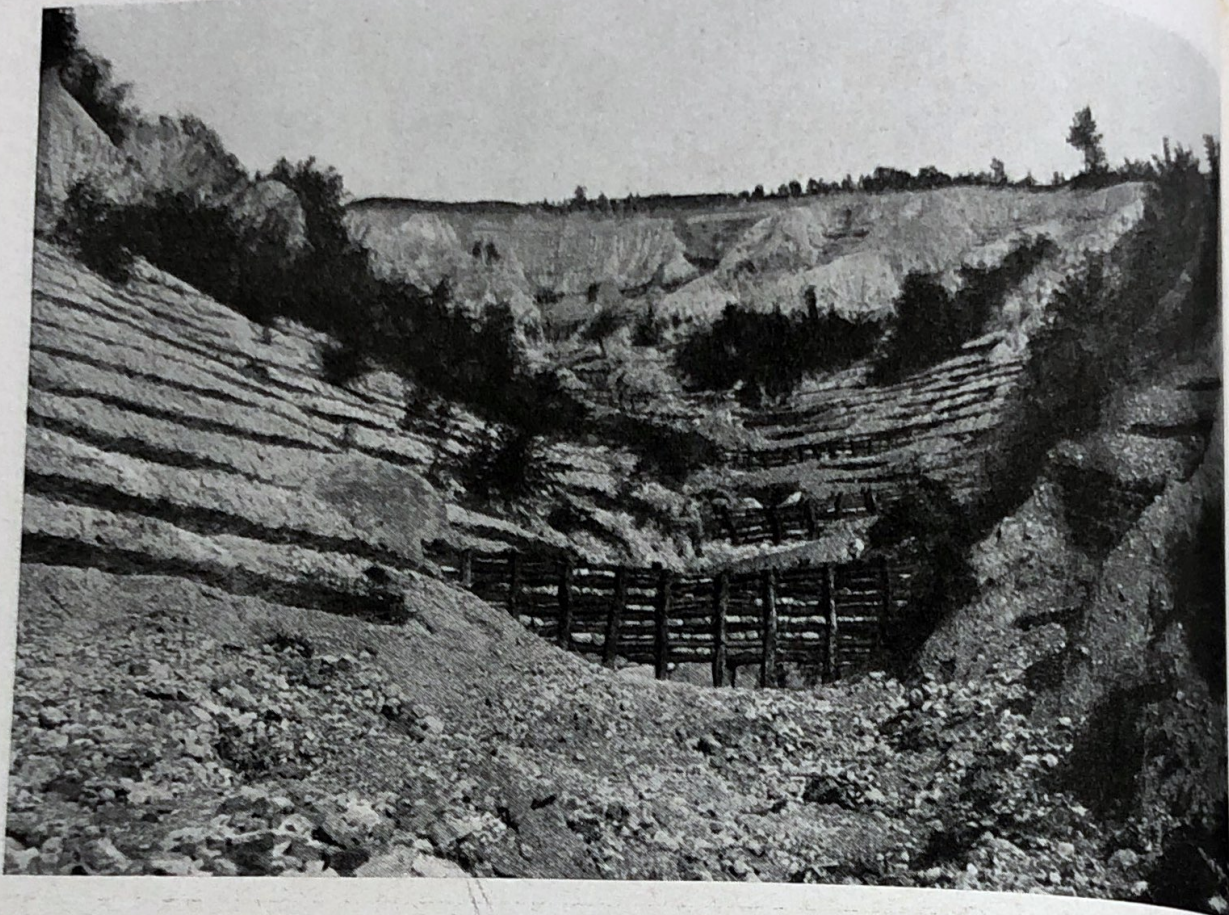



FIG. 7 - OPERE DI SISTEMAZIONE (ESEGUITE DAL MAGISTRATO ALLE ACQUE DI VENEZIA), DELLA FRANA DI COSTA PIANA (TORRENTE VALPOLICELLA, NEL BELLUNESE).

FIG. 8A - ALTO DELLA VALLE VÉGRON (TORRENTE VALSORDA, PRESSO AFFI NEL VERONESE), DURANTE LA SISTEMAZIONE CON VIMINATE, ECC. (NEL 1890).

FIG. 8B - LO STESSO VALLONE VÉGRON (TORRENTE VALSORDA, AFFI, NEL VERONESE), DOPO LA SISTEMAZIONE E RELATIVO RIMBOSCHIMENTO (1905).

FIG. 11 - PROFONDA INCISIONE TORRENZIALE FRA LE ROCCE CRISTALLINE (STALVEDRO, PRESSO AIROLO).

nostri antichi, come i Terramaricoli nella pianura padana, i Batavi in Olanda, ecc., si limitavano invece, per lo più, a proteggere con argini le loro abitazioni, lasciando che i corsi acquei tratto tratto inondassero le regioni circostanti, ben sapendo che il terreno ne diveniva così più pianeggiante e più ferace.

Già Erodoto diceva che l'Egitto è il prodotto del Nilo, appunto perchè la sua grande feracità è conseguenza delle sue annuali immense inondazioni.

Del resto anche oggi fra i metodi di bonifica ben utile riesce quello dei colmataggi, come recentemente si è fatto fare al melmoso fiume apenninico per spianare e risanare le depresse, paludose e miasmatiche regioni del Grossetano.

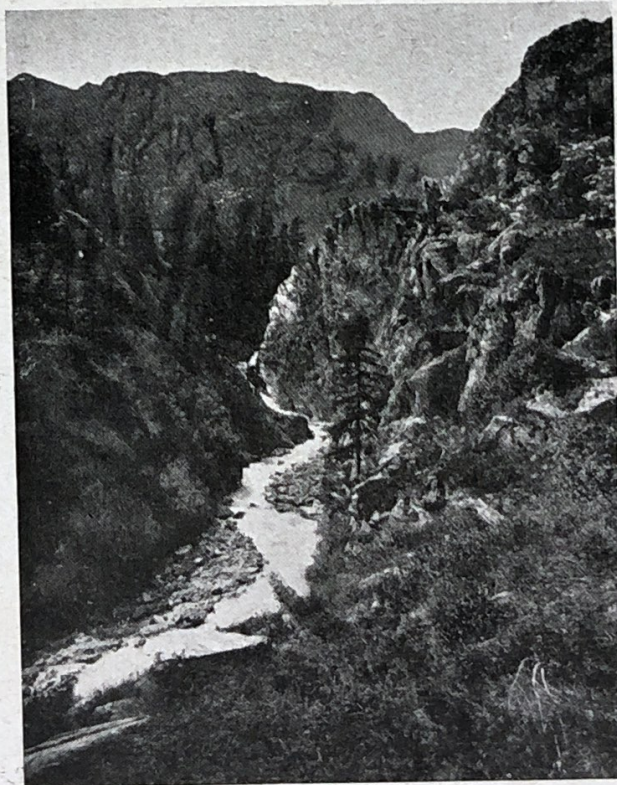
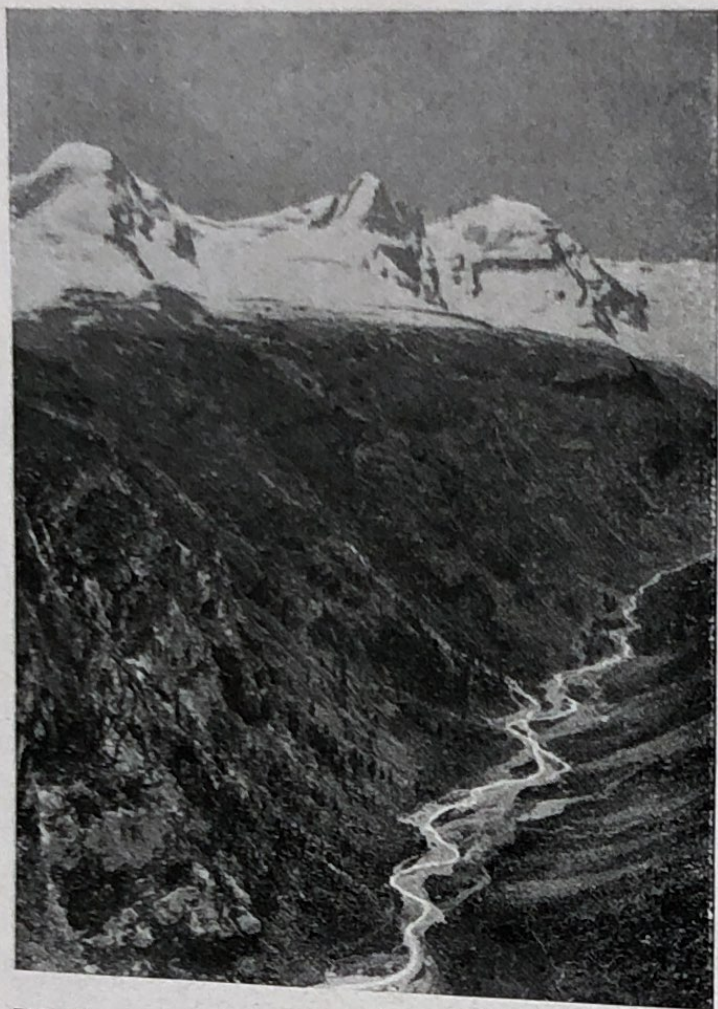
Non solo dal corso torrenziale, ma anche da quello fluviale l'uomo ricava spesso e largamente energie e benefici diversi, piccoli o grandi, sia con prese semplici sul corso stesso,

(*fot. Besso*)
FIG. 10 - IL TORRENTE LYS NELL'ALTA VALLE DI GRESSONEY, PRESSO L'ALPE CURTLIS.

(*fot. J. Brocherel*)

FIG. 12 - ONDULAZIONI DEL TORRENTE DI VALSAVARANCHE, VISTO DA VALLE VERSO MONTE. - SULLO SFONDO APPARE, DA SINISTRA A DESTRA, IL CIARFORON, LA BECCA DI MONCIAIR, LE BECCHE DI BREUIL SINO ALL'ALTO DEL GHIACCIAIO DEL GRAND ETRET.

sia con deviazioni mediante dighe e succes[sivi] canali di ogni genere (fig. 15) per irrigare [le] sue coltivazioni, alimentare le sue officine [e] favorire i suoi commerci, oltre ad emunger[ne] anche, in vario modo e dopo speciali arti[fizi], preziose acque potabili.

È specialmente durante la lunga fase di as[settamento] fluviale che la successiva erosione dell'alveo e delle sue sponde origina in diver[si] periodi quel curioso terrazzamento, quell[a] gradinatura che si mostra più o meno accen[tuata] sui fianchi delle vallate un po' impor[tanti]; ne derivano quei belli e feraci ripiani che vanno digradando sino all'alveo del fiu[me] (fig. 14).

Ma infine anche pel fiume, sempre più al[lontanantesi] dall'alta Madre montana, giun[ge] più o meno presto la vecchiaia, la *fase se[nile;]* il suo corso, per una sempre più diminui[ta] pendenza del letto, diventa lento, divagan[te], oscillante in svariati meandri, quasi incer[to] nel suo andamento, abbandonando qua e là anse e canali morti, e spesso impaludandosi sui fianchi; la sua azione è ridotta a poca co[sa], la sua forza di trasporto limitata a convo[gliare] fine melma, pur raggiungendo talora,

(*fot. J. Brocherel*)

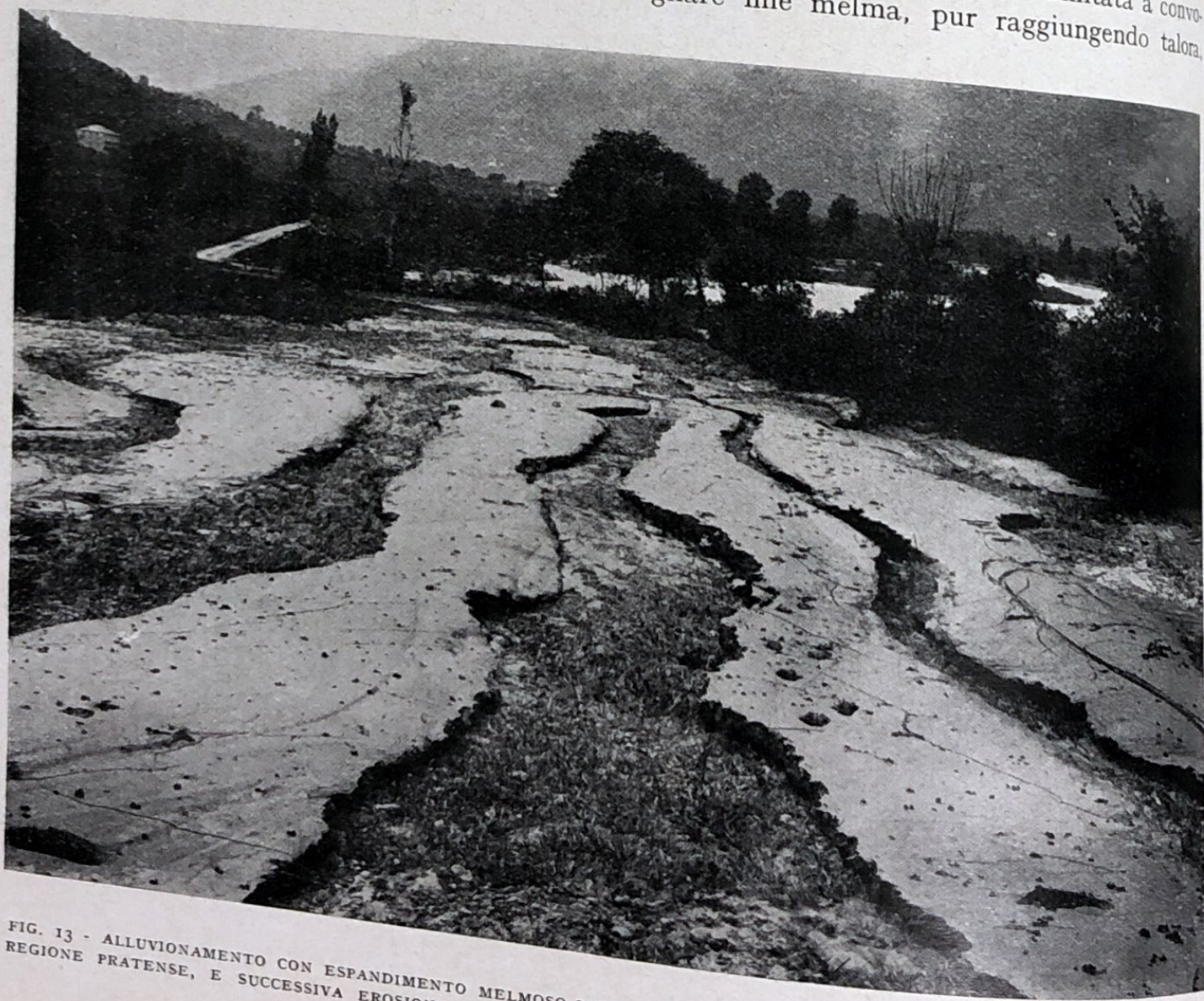



FIG. 13 - ALLUVIONAMENTO CON ESPANDIMENTO MELMOSO-SABBIOSO-GHIAIOSO DEL TORRENTE COMBOÉ, SOPRA UNA PROSSIM[A] REGIONE PRATENSE, E SUCCESSIVA EROSIONE ABRASIVA-INCISIVA LUNGO LINEE ONDULATE PARALLELE. (COMUNE DI POLLEIN IN VALLE D'AOSTA, AGOSTO 1906).

(*fot. F. Sacco*)

FIG. 14 - TERRAZZATURA DEL FIANCO DESTRO DEL FIUME STURA DI CUNEO, DI FRONTE A FOSSANO. - LE TERRAZZE DALL'ALTIPIANO DI PIAMBOSCO AL BASSOPIANO DELL'ALVEO ATTUALE DELLA STURA (CON DISLIVELLO DI UN CENTINAIO DI METRI) SONO NOVE.

in certi periodi di piena, una solenne grandiosità, che ricorda il mare, (fig. 16).

Però, malgrado questo stato di senilità, il corso acqueo, anche al termine della sua vi-

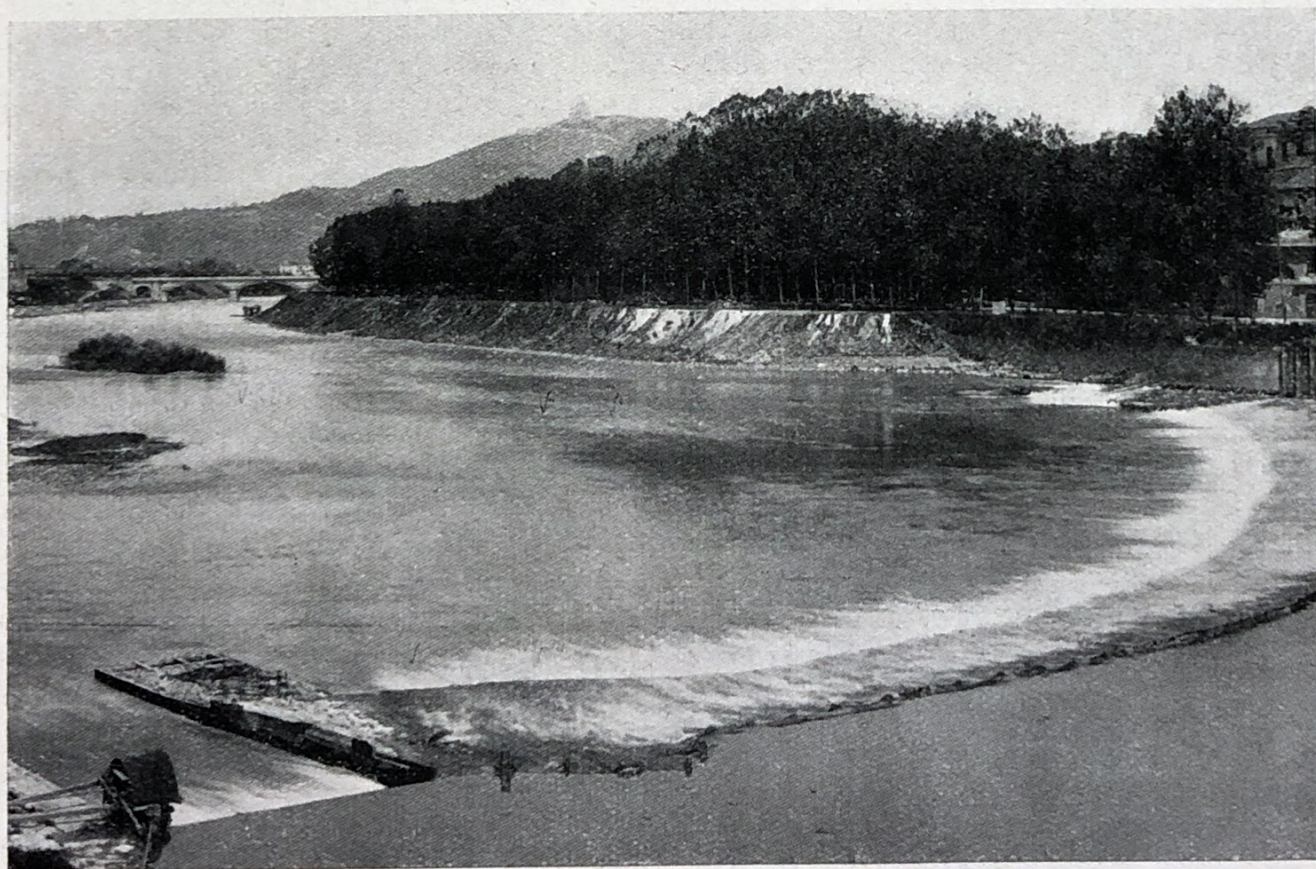



FIG. 15 - IL PO PRESSO TORINO; DIGA DEL CANALE MICHELOTTI. SULLO SFONDO LA COLLINA DI SUPERGA.

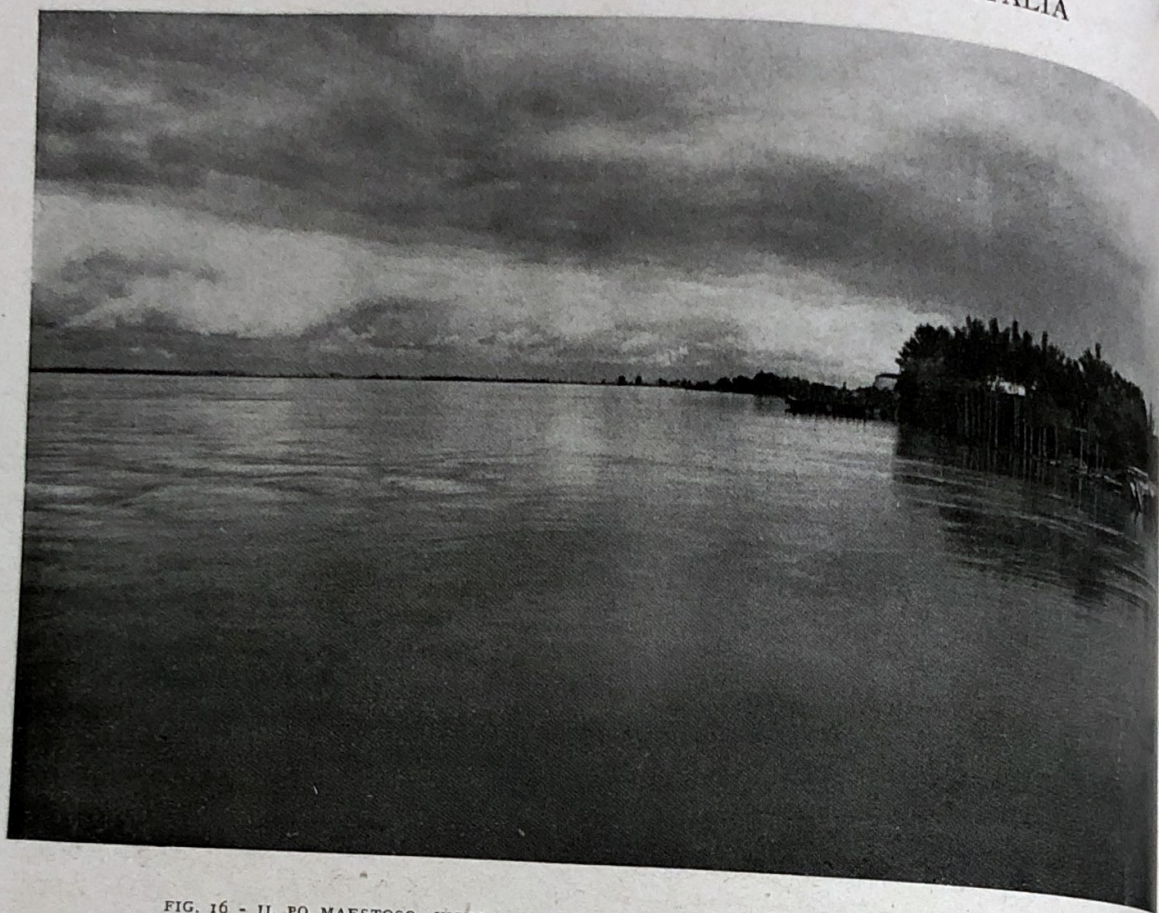



FIG. 16 - IL PO MAESTOSO, VISTO DAL FROLDO CROCE, DURANTE LA PIENA DEL MAGGIO 1926.

ta, è assai benefico, giacchè deposita qua e là parte della sua preziosa fanghiglia; preziosa perchè fine, ricca di varii elementi chimici, inorganici e organici disaggregati e quindi tale che, depositata e poi, col tempo, emersa, costituisce un ferace terreno agrario.

Utile è anche spesso quest'ultima parte del fiume verso la sua foce, perchè per la sua ampiezza, il suo placido andamento, la sua relativa regolarità, spesso pel suo aprirsi verso mare in modo più o meno estuarico, costituisce una estesa zona atta al commercio, permettendo alle navi di penetrare entro terra, favorendo così la tanto utile ed economica navigazione interna: basti ricordare ciò che avviene per i porti di Londra, Anversa, Buenos Aires, ecc.

Finalmente il corso acqueo, compiuta la sua lunga giornata terrestre, quasi cosciente del poderoso quanto vario lavoro compiuto, termina la sua vita operosa ritornando placidamente nel grembo della grande Madre marina, donde erano partite, tanto tempo prima, le vaporose nuvole che l'avevano poi originato sulle montagne.

Così si chiude il ciclo di un fiume per aprirsene però altri, non meno importanti e grandiosi; sia per il suo elemento acqueo che in parte evaporando ritorna a formare le nuvolaglie che andranno ad originare nuovi fiumi, sia per i suoi materiali organici asportati dai continenti e che serviranno alla nutrizione di infiniti esseri marini, sia per i suoi elementi minerali disciolti (silicei, calcarei, ecc.) che verranno utilizzati in mille modi da tantissimi organismi del mare per costruirsene scheletri interni di sostegno ed esterni di protezione, sia infine per l'abbondantissimo materiale sabbioso ed argilloso che va ad adagiarsi amplissimamente e continuamente sul fondo degli Oceani ed a costituire così quei depositi che, molto più tardi, compressi e diventati compatti, rocciosi, verranno, nelle future epoche geologiche, sollevati dalle forze orogenetiche della Terra in modo da emergere e andare a formare nuove montagne, in sostituzione di quelle che a poco a poco le acque selvagge e torrenziali avranno dapprima incise, erose ed infine quasi spianate, distrutte.

FEDERICO SACCO.

EVORA - IL TEMPIO ROMANO DEDICATO A DIANA.

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

GLI ARTISTI ITALIANI IN PORTOGALLO

I rapporti d'arte tra la penisola italiana e l'iberica, non sono stati completamente approfonditi. Meno ancora quelli che riguardano l'Italia e il Portogallo.

Furono i Romani ad imprimere saldamente in Lusitania la loro dominazione. Basterebbe ricordare le strade, gli acquedotti, le ville, le miniere da essi sfruttate (S. Domingos, Aljustrel, Brancanes, ecc.), i templi (famoso quello di Diana in Evora), le mura (Braga, Condeixa-a-Velha, Bobadela), il circo di Tavira, il ponte di Chaves dedicato a Vespasiano dal legato Valerio Festo, per sentirne tutta l'importanza.

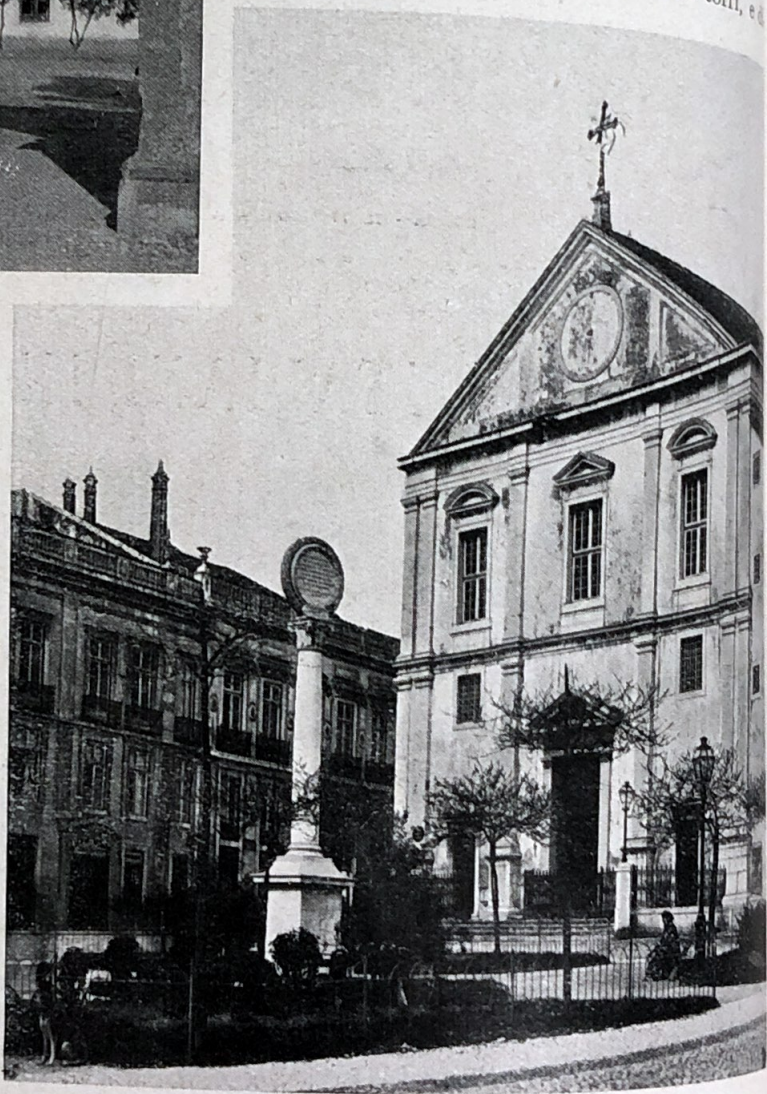
D'altra parte giunsero a noi dal Portogallo personaggi insigni, quali Damaso I, il dotto pontefice del IV secolo, e papa Giovanni XXI, più conosciuto col nome di Pietro Ispano, perito tragicamente sotto le ruine della Loggetta di Viterbo (1277); un santo glorioso, Antonio da Padova, che in Lisbona ebbe i natali; due gentildonne illustri, Beatrice, madre di Emanuele Filiberto, ed Eleonora Fonseca Pimentel che lasciò la vita sul patibolo per la libertà d'Italia.

Restringendoci ora più propriamente ai rapporti d'arte, dobbiamo notare che già nella prima metà del '300 fioriscono a Maiorca e in Catalogna gli imitatori della Scuola Senese, la quale vi era giunta per il tramite delle navi mercantili pisane e forse anche per mezzo degli scambi con la Provenza che in Avignone vantava una scuola fondata da Simone Martini. La corrente fu duplice; e se artisti italiani giunsero fino in Portogallo, altri, come, ad esempio, Alvaro di Pedro Pires, di Evora, lasciò la sua patria per recarsi in Italia. Le tavole di Pisa, di Nicosia, di Volterra e quella del Museo di Brunswich, datata del 1434, permettono di inquadrare la sua ma-

(*fot. J. & M. Lazarus, Lisbona*)
EVORA - LA CERTOSA
(ARCHITETTO FILIPPO TERZI).

niera nella Scuola Pisana, cosicchè la sua attività appartiene, nonostante la nazionalità portoghese, alla storia della pittura toscana.

Uno dei primi artisti italiani in Lusitania, di cui abbiamo sicura notizia, fu Antonio Fiorentino. Invitato dal re Giovanni I nel 1428, trascorse parecchi anni nella Penisola, frescando o dipingendo su tavola. Josè de Figueredo ha riconosciuto la sua mano in un delicato affresco policromo rappresentante la *Madonna della Rosa* nella chiesa di S. Francesco di Oporto. E, secondo una tenace tradizione difesa di recente da Virgilio Correja, è forse possibile ravvisare nei due personaggi inginocchiati, le sembi[...] del re lusitano e quelle della regina Fi[...] di Lencashe, sua moglie. Poche altre tr[...] come, ad esempio, il *Ritratto del Maestr[...] Avis*, oggi a Vienna, ci rimangono di A[...]nio Fiorentino. Ma se il tempo ha molto [...]strutto, il suo ricordo è particolarmente [...] ai Portoghesi, perchè il forte ritratto di N[...]nes Alvares Pereira, il Santo Contestab[...] oggi disgraziatamente perduto, segnò l'ini[...] di una lunga serie di riproduzioni a temp[...] a smalto e anche xilografiche.

Orme più profonde impresse, sulla fine d[...] '400, un altro artista: Andrea Contucci, de[...] il Sansovino, che Giovanni II, il « Princi[...] Perfetto » o semplicemente « L'Uomo », c[...]me lo chiamava Isabella la Cattolica, rich[...]se a Lorenzo de' Medici. Lo attesta il Va[...]ri, il quale assicura che eseguì molte ope[...] di scultura e architettura, e particolarme[...] un bellissimo palazzo con quattro torri, e d[...]

LISBONA - CHIESA DI S. ROCCO (ARCHITETTO FILIPPO TERZI). NEL MEZZO DELLA PIAZZA C'È IL PICCOLO MONUMENTO ERETTO DAGLI ITALIANI DI LISBONA IN ONORE DI MARIA PIA DI SAVOIA QUANDO ANDÒ SPOSA A LUIGI I DI PORTOGALLO (1862).

LISBONA - CHIESA DI S. VICENTE DE FORA (ARCHITETTO FILIPPO TERZI).

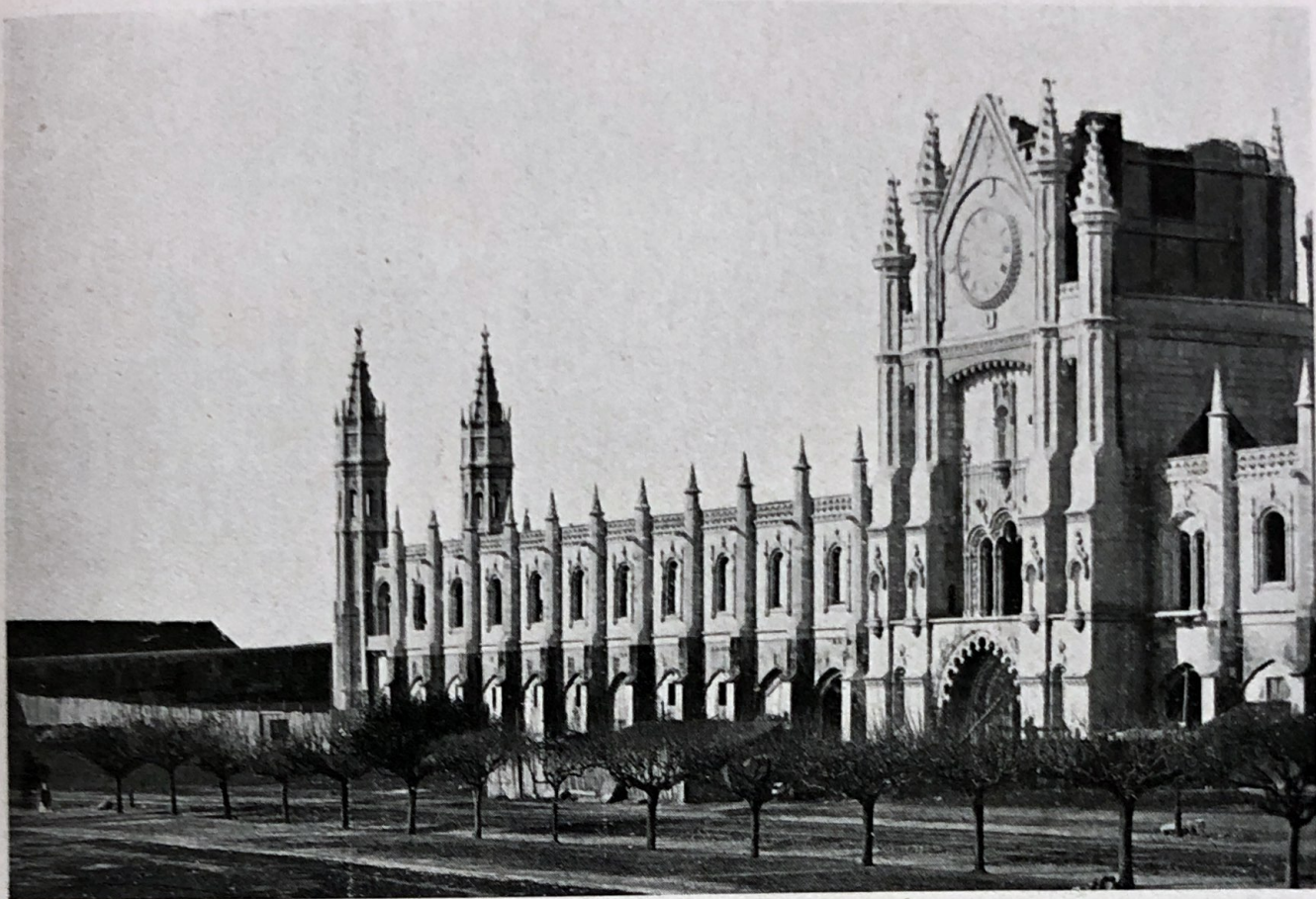
segnò cartoni, e scolpì altari di legno e statue marmoree. Col passare dei secoli molto è andato disperso; certo nel suo soggiorno in Portogallo il Sansovino lavorò a Thomar, a Coimbra, a Lisbona e altrove, come in questo momento si sta ricercando appassionatamente di stabilire con certezza.

Dal Sansovino in poi gli scambi si fanno sempre più vivaci e frequenti. Sopra gli altri eccelle un bolognese, o almeno presunto tale: Filippo Terzi. Venuto d'Italia coll'intenzione di trattenersi in Portogallo poche settimane, egli vi si trovò così bene che finì per restarvi tutta la vita. Attese con di-

OPORTO - LA TORRE DEI CHIERICI (ARCHITETTO NICCOLÒ NASONI).

ligenza alle costruzioni più varie: edificò le chiese di S. Vicente de Fora (cioè fuor l'antica cerchia delle mura), di S. Rocco S. Antonio a Lisbona, la Certosa d'E per non ricordare che le più importanti gettò ed eseguì anche gli acquedotti di de Conde, Thomar e Coimbra. Tutta una la derivò da questo artista geniale e fec Lo riconobbero anche i contemporanei. non è esagerato l'affermare che se il p quarto del '500 fu detto dello « Stile Ma lino », il secondo della « Rinascenza dei M stri Francesi », il terzo del « Classicism Diego da Torralva », il quarto lo pos ben definire del « Rinnovamento di Fi Terzi », il quale, sovrapponendo gli o classici in facciate maestose, seppure un fredde, raggiunse — anche per il freque impiego del dorico — effetti di elegante g diosità. Chi entra in S. Vicente de F (1590), resta ammirato per il sentimento corativo che anima l'imponente vastità d basilica. Ma le orme più durature dell'ar sono da ricercarsi nel palladiano chiostro « Filippi » a Thomar, cui egli attese con p colare cura, durante lunghi anni. Insignito l'Ordine di Avis, possessore di un note gruzzolo, il buon « Caballeiro Tercio », co lo chiamavano, decise di restare in Portog lo per sempre.

I suoi insegnamenti non furono vani; e b sterebbe uno sguardo, anche frettoloso, chiese locali del primo Seicento, per scop vi la sua influenza.

Dopo il Terzi i rapporti artistici tra l'It lia e il Portogallo proseguono con alterna cenda; ma credo inutile citare qui una lu lista di nomi e di opere. Tali rapporti si f no poi sempre più numerosi e intensi nel S tecento, che gli stessi studiosi portoghesi h no definito come periodo di « italianismo L'arte paesana, infatti, che nella Rinasce aveva resistito alle influenze italiane per u più intima affinità col « naturalismo » d Fiamminghi, si lasciò cadere nelle braccia d continuatori di Carlo Maratta e di Pomp Batoni. L'ultima maniera del Bernini, ch per il conte di Eriçeira aveva scolpito u meravigliosa fontana, ricostruita pezzo p pezzo a Lisbona, vi faceva scuola. I palaz dovuti spesso ad architetti italiani, si orn vano degli stucchi di Sarti, Grossi, Toscanelli i teatri, delle prospettive e degli scenari d Bibbiena e dell'Azzolini; italiana era l'« op ra », italiana la danza, italiane le carrozze

LISBONA - LA CHIESA DOS JERONYMOS IN BELÈM (LISBONA) IN RICOSTRUZIONE (ARTISTI CINATTI E RAMBOIS).

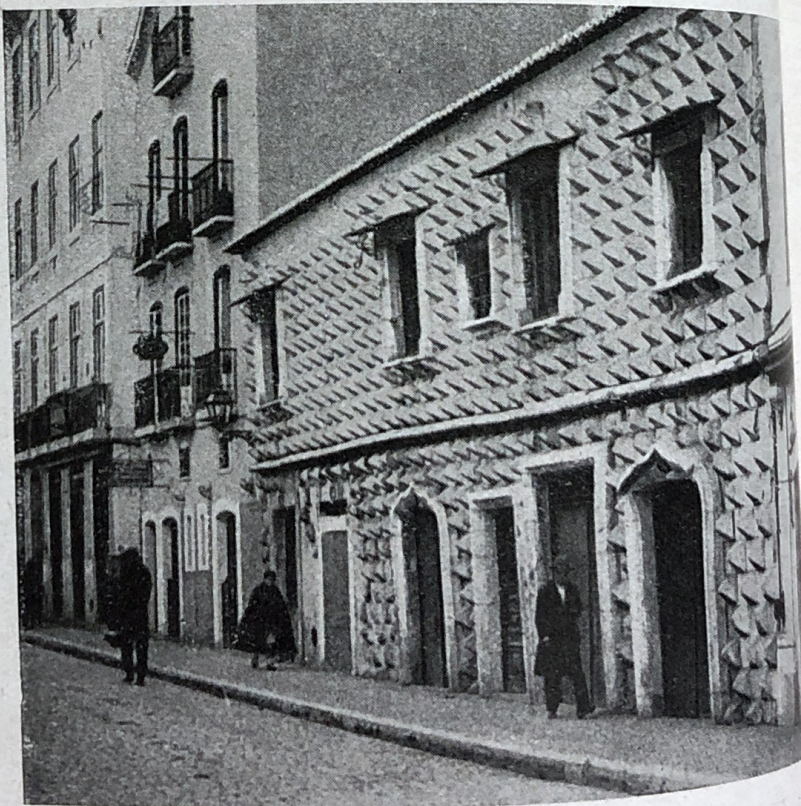
THOMAR - CHIOSTRO « DOS FELIPES ». TUTTO L'EDIFICIO RISENTE DELL'INFLUENZA DEL PALLADIO; LA PARTE SUPERIORE È SENZA DUBBIO DI FILIPPO TERZI.

(*fot. O. Bobone, Lisbona*)

ALESSANDRO GUISTI - BUSTO DI D. GIOVANNI V, ESISTENTE NEL PALAZZO « DAS NECESSIDADES » IN LISBONA.

Corte... Perfino i parchi erano tracciati alla italiana! È opportuno qui ricordare il Giardino Botanico di Coimbra, a cui dedicò amorose cure Domenico Vandelli, l'insigne naturalista invitato in Portogallo dal marchese di Pombal.

Soprattutto con Giovanni V, ricco e potente, questa influenza dell'arte italiana si affermò imperiosa. Se i progetti di Filippo Juvara e di Antonio Canevari per il Convento di Mafra furono posposti a quelli di Federico Ludwig di Ratisbona (1670-1752), possiamo aggiungere che questo [...] tetto fu tutt'altro che immun[...] l'« italianismo ». Dirò di [...] sua maniera, a parte taluni [...] lari di vòlte e di cupole, di [...] zione prettamente tedesca, [...] bella battaglia vinta per l'arte [...] liana. E l'insegnamento del [...] wig fu tutt'altro che effimero.

Questo, per il cuore del P[...] gallo. Contemporaneamente [...] nord, un artista italiano, silen[...] e tenace, lavorava con geniale [...] vità. Si chiamava Niccolò N[...] (e non Nassoni o Mazzoni), [...] lasciò scritto egli stesso nei [...] dell'Archivio Parrocchiale, dai [...] li il Sousa Viterbo riprodusse [...] ma autografa, e come è ric[...] nella Torre dei Chierici in O[...] Lo possiamo seguire per un [...] periodo, dal 1736 in cui lav[...] alla Cattedrale di questa città [...] al 1773, anno in cui morì. La [...] sa dei Chierici, quelle della M[...] cordia e del Carmine, la Casa [...] Prelada », il Palazzo del « Fre[...] la ricostruzione delle cattedr[...] Braga e di Lameog, e molte [...] opere ancora, rivelano un a[...]

LISBONA - CASA DOS BICOS (RUA DOS BACALHOEIROS).

MAFRA - CONVENTO. VESTIBOLO E SCOLTURE DOVUTI AD ALESSANDRO GUISTI E AI SUOI ALLIEVI.

di prim'ordine: Nasoni trasfonde con gioiosa vigoria, nelle sue creazioni, la grazia decorativa del Settecento italiano. La disinvolta snellezza di forme capricciose, proiettata nell'austerità cinerea del granito, valse a far germinare uno stile originale, a volte un po' troppo a curve e rabeschi, ma nel suo insieme personale e violento, che ben presto si diffuse, nazionalizzandosi. Nasoni fu un caposcuola e nel nord esercitò un'i•fluenza decisiva.

Così l'arte italiana, in pieno Settecento, trovò nella Lusitania, « tutta avvolta nel sole, tutta protesa sul mare », una seconda patria.

***

Ad Alessandro Guisti, romano, spetta il merito di aver fondato la Scuola di scultura di Mafra. Venuto a Lisbona per ricostruire la Cappella di S. Giovanni nella Chiesa di San Rocco (il disegno è del Salvi e del Vanvitelli), quella stessa cappella in cui aveva celebrato la messa Benedetto XIV, si arrese al luccichìo dell'oro offertogli da Giovanni V. Da Roma sollecitò scultori amici, da Carrara blocchi di marmo; e in un baleno popolò di statue chiese, palazzi, cortili, vestiboli.

Disgraziatamente, dopo diciassette anni di continue fatiche, egli divenne cieco; ma non si perdettero i suoi insegnamenti, e la fiaccola dell'arte passò nelle salde mani dei suoi discepoli, grandi pur essi: Machado de Castro e Giovanni Antonio di Padova. È questo un periodo tipico nella storia delle correnti artistiche tra i due paesi. Pittori e scultori, orafi e mosaicisti, arazzieri e incisori italiani lavorano qui con trepida gara. I loro racconti accendono la fantasia dei giovani: un desiderio intenso di veder l'Italia punge più d'uno. Ed ecco Vieira Lusitano recarsi a Roma col marchese di Abrantes; ecco Francisco Vieira, meglio conosciuto col nome di Vieira Portuense, dapprima pensionista a Roma e più tardi a Londra, stringersi di affettuosa amicizia col Bartolozzi, di cui fu valido collaboratore; infine ecco il grande Sequeira che, liberatosi dagli influssi di un pittore veneziano, il Pellegrini, vissuto a Lisbona fino al 1810, compone grandiosi quadri, sicuri di disegno e violentemente drammatici. Il soggiorno in Italia fu

LISBONA - PIAZZA CAMOENS CON LA CHIESA ITALIANA DI SANTA MARIA DI LORETO.

una rivelazione per l'artista, che all'Accademia di S. Lucca lasciò il suo autoritratto, oggi gelosamente custodito.

Architetti italiani nel frattempo attendono alle opere più varie. Il Fabbri costruisce il Palazzo Foz sull'Avenida, e la Reggia di Ajuda; l'Azzolini, il « Museo dos Coches »; il Ladi, il Teatro Nazionale; Bibbiena, Sarti e Toscanelli disseminano stucchi e scenografie in teatri e case signorili; Cinatti ricompone romanticamente in Evora le ruine gotiche che servono di sfondo al Tempio di Diana, e la città riconoscente gli innalza un busto. A lui si associa il milanese Rambois che gli è collaboratore anche nella bella ricostruzione della Chiesa dos Ieronymos. Discendiamo così rapidamente ai continuatori della lunga serie. Non ultimi, Niccolò Bigaglia, cui spetta, fra gli altri, il merito di aver progettato il Palazzetto Meyer e il Teatro Luisa Todi a Setubal, e Augusto Foschini, che restaurò la Sê Velha (antica cattedrale) di Lisbona.

E giacchè siamo giunti ai giorni nostri, ci sia permesso ricordare Giovanni Battista Cristofanetti e Leopoldo Battistini: col magistero del cesello l'uno, degli *azulejos* (1), l'altro, aggiungono un ultimo anello alla tradizione ininterrotta e luminosa.

***

Proseguiamo ancora questa sommaria rassegna delle arti figurative, inquadrandovi rapidamente alcuni altri ricordi relativi alla musica.

Uno studio completo sul teatro italiano in Portogallo riuscirebbe di grande interesse. C'è tutto un mondo, ben conosciuto dagli eruditi, che ci appartiene, perchè la storia del teatro in Portogallo è in gran parte storia del teatro italiano; e storia, come ognuno può immaginare, multiforme e gloriosa.

Per averne una pallida idea, a prescindere dalla enorme influenza del Goldoni e del Metastasio, che furono avidamente letti, rappresentati e tradotti, facciamo insieme una visita ai principali teatri di Lisbona. E comin-

(1) Sono mattonelle quadrate, smaltate e dipinte, poi cotte a fuoco, con le quali si possono fare ornamenti e quadri d'ogni dimensione.

LISBONA - LA CATTEDRALE (SÈ VELHA) CON I RESTAURI DI MICHELANGELO FOSCHINI. — IN BASSO, A SINISTRA, PARTE DELLA CHIESETTA DI SANT'ANTONIO, NEL CUI INTERNO SI CONSERVA LA CAMERETTA DOVE NACQUE SANT'ANTONIO, MORTO A PADOVA NEL 1231.

ciamo dal centro. Il San Carlos è costruito sui piani del primitivo « San Carlo » di Napoli, che si incendiò nel 1818. Lo adornò, fra gli altri, Giovanni Appiani; ne frescò le scene Luigi Mannini. L'inaugurazione avvenne nel 1793 con un'opera di Cimarosa, la *Ballerina Amante*. Ma quali ricordi per l'arte italiana conserva ancora il principe dei teatri li-

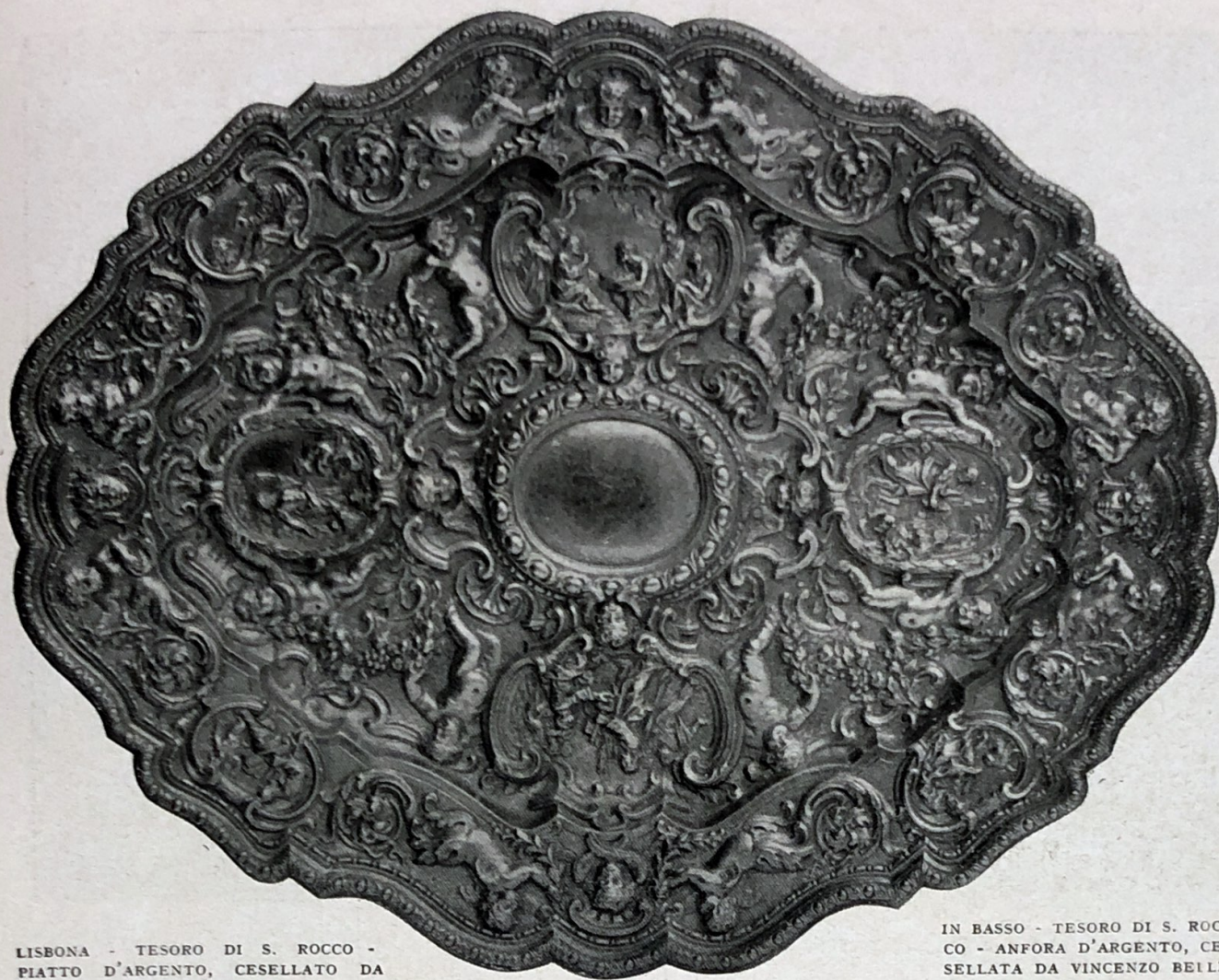
LISBONA - PIAZZA DEL ROÇIO. — NEL FONDO, IL « TEATRO NAZIONALE », COSTRUITO DA FORTUNATO LODI (1842-44).

sboneti! I giornali del tempo narrano *mirabilia* del Crescentini e del delirio suscitato da Paganini. E più tardi vi parleranno di Guerrini, Pandolfini, Giraldoni, Bonci, Marconi, Titta Ruffo e Caruso. E i maestri? Marino Mancinelli, Angelo Frondoni, Leoncavallo, Campanini, Giordano...

Uscendo di lì, a pochi passi, è il S. Luiz. il cui vestibolo fu frescato dal Mannini. Sul suo palcoscenico sono passati i più grandi artisti di prosa: la Duse, Novelli, Zacconi, Italia Vitaliani, Tina di Lorenzo, Mimì Aguglia, Vera Vergani. E cento altri.

Anche il Nazionale, grandioso e imponente, con un vasto e nobile peristilio sostenuto da sei grandi colonne joniche, è gloria nostra. Lo edificò l'architetto Fortunato Lodi (1842-46) e scultori italiani e portoghesi lavorarono alle statue e ai cornicioni della facciata e del timpano.

Ed ecco altri teatri, piccoli sì, ma non meno famosi. L'Apollo, inaugurato nel 1865 con Celestina Paladini, e nel quale nel 1870 furoreggiò Ernesto Rossi. L'Avenida, fatto costruire nel 1888 da un musicista nostro, Michelangelo Lambertini, su disegno di Niccolò Bigaglia. L'antico Teatro dei Conti fu del pari edificato, nel Settecento, da un architetto italiano, Petronio Mazzoni. Tutta Lisbona accorreva all'opera e ai balli della famosa Zamperini, la « bella veneziana », come tutti la chiamavano, la quale fece molto parlare di sè. Alla domenica si recava alla Messa, con le sue tre sorelle, alla chiesa italiana di S. Maria di Loreto: ressa nel tempio, ressa al di fuori. Versi appassionati salivano a lei d'ogni parte, perfino da scrittori famosi. Oggi il nome della celebre danzatrice, tornata nel 1774 ai riflessi perlacei della sua Laguna, non è confinato solo tra gli annunci teatrali e le gazzette del tempo: è vivo anche tra la gente minuta, tra cui son rimaste celebri le fogge dei suoi cappelli larghi e stravaganti, che ella portava inclinati fortemente da un lato. Ancor oggi il popolo, quando scorge qualcuno col cappello di traverso, dice senz'altro: «*Traz o chapes à Zamparina* »: « Porta il cappello alla Zamperini! ».

In questo periodo, a Corte, i musici, i cantori, i direttori, erano sempre italiani. Do-

LISBONA - TESORO DI S. ROCCO - PIATTO D'ARGENTO, CESELLATO DA VINCENZO BELLI.

IN BASSO - TESORO DI S. ROCCO - ANFORA D'ARGENTO, CESELLATA DA VINCENZO BELLI, ROMANO.

menico Scarlatti più che ammirato fu adorato; basti dire che nella regina Maria Vittoria ebbe la più delicata interprete dei suoi *Mottetti*. Memorande giornate per il bel canto d'Italia! Ma se a distanza di anni e di decenni il ricordo di artisti nostri affiora ovunque, anche noi accogliemmo con fraterno cuore le anime sensibili del Portogallo e ad esse aprimmo i tesori delle nostre città, della nostra arte e della nostra ospitalità.

Ricorderò, a questo proposito, un episodio ignorato di Giuseppe Verdi. Il maestro Alfredo Keil, dopo che ebbe pubblicato lo spartito di « Donna Bianca », rappresentata con successo a Lisbona nel 1888, pregò il grande musicista di dirgli il suo parere. Verdi rispose da Genova con una bella lettera in francese, in cui, tra l'altro, si leggeva: « *Je sais que vôtre opéra a eu un excellent succès dans vôtre pays et cela vaut mieux qu' un jugement, à froid, d' un compositeur, fût' il... n'importe qui!... Courage! Continuez...* ».

Tutto Verdi è lì. Il maestro Keil sentì la sincerità di quell'incoraggiamento. E quando nel '93 al Regio di Torino, il pubblico applaudì una sua leggenda mistica, « Irene », il compositore portoghese ripetè agli amici festanti che il successo lo doveva a Verdi, perchè quel « *Courage! Continuez...* », gli risuonava ancora nel cuore.

E se la « regal » Torino accolse

LISBONA - TEATRO SAN LUIZ - VESTIBOLO CON AFFRESCHI DEL MANNINI.

la sua opera con entusiasmo, sarà bene ricordare che la città dell'arte per eccellenza, Firenze, volle aggiungere alla serie famosa della Galleria Pitti l'autoritratto di Columbano, il grande pittore portoghese morto due anni or sono.

GUIDO VITALETTI.
dell'Università di Lisbona.

REPUBBLICA DI SAN MARINO - L'ARDITA E TURRITA CIMA DELLA FRATTA.

LA FERROVIA RIMINI-SAN MARINO

POTREMMO chiamarla *internazionale*, perchè unisce il Regno d'Italia alla Capitale della Repubblica di San Marino; ma tale unione materiale rappresenta anche quella identità di stirpe, di idioma, di sentimenti, di tradizioni, di costumanze che da secoli fonde San Marino — pure nella sua indipendenza politica — coll'Italia, vera Madrepatria della piccola Repubblica; per cui si può dire che la ferrovia sia da considerarsi una ferrovia di casa.

Tutti, chi più chi meno, anche per le precedenti pubblicazioni nelle nostre riviste, conoscono l'origine, la storia, la pittoresca posizione del monte Titano sulla cui cima, con 59 km. quadrati di territorio all'intorno, si adagia — sarebbe meglio dire si arrampica — la città di San Marino, culminante nella maestosa rocca. Essa è vigilata dalle torri della Fratta e del Montale, le quali, slanciate su appicchi rocciosi di circa 200 m. di altezza, dominano verso sud i contrafforti e le giogaie dell'Appennino Tosco-Emiliano-Marchigiano; verso nord la pianura di Romagna ed il lido adriatico, dalla dorica Ancona alla bizantina Ravenna, e talvolta — quando il cielo è terso — alle alture euganee e alle coste dalmate.

Balcone originale, pittoresco, suggestivo, che ha sempre esercitato ed esercita un fascino speciale, reso più profondo dalla conoscenza del nobile passato del piccolo Stato il quale, attraverso le vicende burrascose delle prime persecuzioni contro i Cristiani, delle lotte comunali, di quelle aspre fra le Signorie che lo attorniavano e dei rivolgimenti susseguitisi fino ai tempi nostri, mantenne intatto il territorio, integra la indipendenza, altissimo il prestigio.

Papato e Impero ne riconobbero le preroga-

di fede, cercò sicuro e tranquillo asilo su quel monte.

A questo picco, che si erge maestoso e con impressionanti strapiombi in faccia all'Adriatico, altre strade confluirono nei tempi e confluiscono oggi, provenienti da Verucchio, dal Montefeltro, da Urbino e da Cattolica, ma la più frequentata è sempre stata ed è quella detta « consolare », — oggi statale N. 72 nel percorso italiano — proveniente da Rimini, lunga km. 23, larga, ben tenuta, in lieve pendenza dal litorale fino al confine della Repubblica, ma sviluppantesi poi con ripide salite, in nastri e svolte (alcune di queste, anche pericolose) fino alla città di San Marino, quasi alla vetta del monte.

REPUBBLICA DI SAN MARINO - OGGI... ED UNA VOLTA.

(fot. Lossada)

tive di libertà conferitele dalla Storia; Napoleone I l'ammirò per i secolari statuti repubblicani e spontaneamente onorò il piccolo Stato di un Trattato di buon vicinato, con offerte di nuovi territori; la Santa Alleanza ne riconsacrò al Congresso di Vienna del 1815 la libertà e la indipendenza perpetua; il costituito Regno d'Italia — che, « tra l'altro, doveva riconoscenza al piccolo Stato per aver ospitato e salvato Garibaldi » nel 1849 — stabiliva con S. Marino rapporti di intima cooperazione morale, materiale, politica, istituendovi un Consolato Italiano. I rapporti, dal 1870 in poi si fecero sempre più stretti; le convenzioni si rinnovarono con ognor crescente e reciproca soddisfazione, fino alla più recente del 26 marzo 1927, con la quale si stabiliva la costruzione della ferrovia elettrica Rimini - San Marino, realizzando un sogno perseguito per cinquant'anni dai Sammarinesi, e creando un nuovo e più forte legame materiale e morale fra i due Stati.

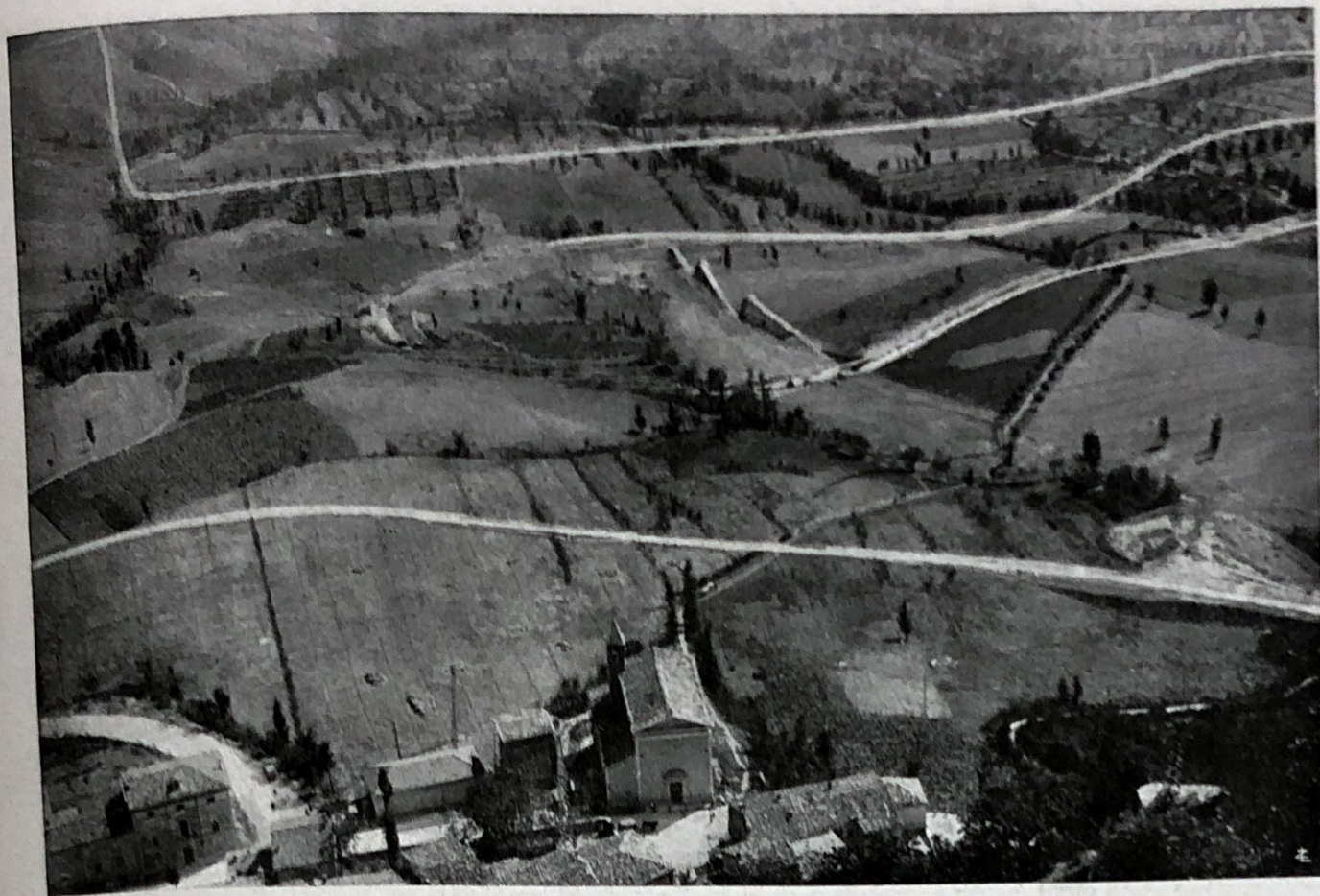
La firma della convenzione ebbe luogo a Roma, il 26 marzo 1927 nel Salone della Vittoria di Palazzo Chigi, e il 3 dicembre 1928 si iniziavano i lavori.

Alla distanza di tre anni e mezzo circa, la linea è un fatto compiuto e rappresenta un miracolo di pronta esecuzione e di tecnica perfetta.

Un passo indietro.

Rimini è sempre stata il punto di partenza per il Monte Titano, fin dal remoto tempo in cui il Santo Marino, con alcuni compagni

La vecchia corriera che percorreva tale strada, impiegava quattro e talvolta cinque ore; quando era molto carica, in alcuni punti i viaggiatori erano pregati di fare... quattro passi; a Serravalle, primo paese della Repubblica, si sostituivano i cavalli di punta con robusti muli e, non di rado, d'inverno con un paio di buoi... Nelle belle giornate, l'interminabile viaggio era allietato dalla visione del panorama, che si fa sempre più incantevole a mano a mano che si sale il « dilettoso monte »; ma che tormento nei giorni di nebbia, di pioggia, di neve!

Poi venne l'autocorriera e fu un avvenimento memorabile: si corressero lungo il tragitto i tratti più pericolosi della « consolare »; le quattro e più ore si ridussero a poco più di un'ora; il nuovo mezzo consentiva maggior disponibilità di posti e raddoppio di corse; il movimento dei passeggeri si fece più intenso

REPUBBLICA DI SAN MARINO - IL TORTUOSO SVILUPPO DELLA NUOVA LINEA SOTTO BORGO MAGGIORE.

ed animato. Ma... rimaneva sempre nei sammarinesi profonda e sospirosa l'aspirazione alla linea ferroviaria.

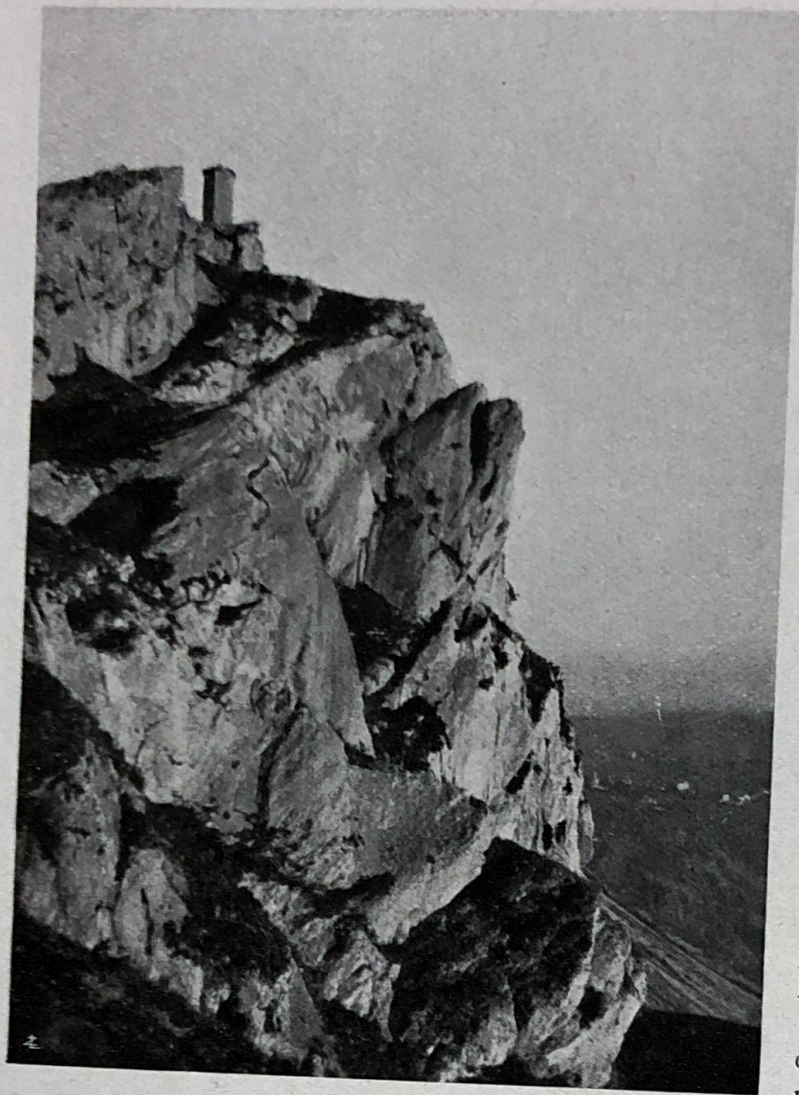
La realizzazione di questo sogno, nel pensiero dei Sanmarinesi e di quanti hanno vissuto sul Titano, incontrava poi anche una supposta insormontabile difficoltà tecnica: dato che una ferrovia da Rimini avesse potuto giungere fino ai piedi del monte — dislivello di circa m. 400 su di un percorso di 20 km. — come attingere poi la sommità con uno strapiombo verso nord ed est di circa 200 m. e una pendice scoscesa verso sud e ovest non facile a sistemarsi per la sede di una linea ferroviaria, ed ove già la carrozzabile sale faticosamente in lunghi ripidi nastri?

Il pensiero era forzatamente condotto a riflettere: e non trovava una via d'uscita che nell'impianto di una teleferica dal Borgo Maggiore alla sommità del monte lungo l'orrido e insieme pittoresco dirupo a nord; oppure con una funicolare o cremagliera risalente il pendio sud-orientale, che, come s'è detto, è meno accidentato.

Entrambi i mezzi, ad ogni modo, inadeguati. Ma un avvenimento che rimarrà scritto a caratteri d'oro nella storia della Repubblica diede al sogno improvvisa consistenza di possibilità e volitivo accelerato ritmo di realizzazione.

Il 17 agosto 1926 Benito Mussolini, pilotando una potente « Alfa Romeo » giungeva improvvisamente e inaspettatamente da Riccione a Porta S. Francesco, l'ingresso alla Capitale.

Riconosciuto, furono immediatamente avvertite le Autorità. La notizia si diffuse in un baleno. Il popolo per tutto il pomeriggio, il tempo che il Duce si trattenne quassù, lo acclamò.

Sul tardo pomeriggio, col Segretario di Stato della Repubblica, Giuliano Gozi, il Duce contemplava dalla Fratta, la seconda delle tre torri, la sua Romagna e il mare. A un tratto, riferendosi a precedenti colloqui avuti con S. E. Gozi in Roma, sui mezzi di comunicazione esistenti in Repubblica, uscì a dire, indicando col braccio la piana sottostante: « Qui una ferrovia potrebbe benissimo arrivare fino a Serravalle ». Al che rispose il Segretario di Stato, accennando un diplomatico e lieve sorriso: « Ma se S. E. vorrà, la ferrovia potrà arrivare fino a S. Marino ». Il Duce fissò attentamente il Segretario di Stato, e soggiunse secco: « E allora voglio che la ferrovia elettrica arrivi fino a S. Marino ».

(*fot. Lossada*)
REPUBBLICA DI SAN MARINO - LA CIMA E LA TORRE DEL MONTALE.

vo elementi favorevoli ed elementi negativi in mirabile equilibrio.

Ed oggi la ferrovia dalla stazione delle FF. SS. di Rimini, con uno sviluppo vario, ardito, pittoresco di trentadue km. giunge alla città di S. Marino, superando con tale sviluppo un dislivello di m. 643, dislivello che negli ultimi 17 km., cioè sui fianchi ed entro il monte, è di m. 562 circa, e nei 4 km. terminali, cioè da Borgo Maggiore alla città è di 150 metri.

La linea si svolge per km. 12,230 in territorio del Regno seguendo il letto del torrente Ausa; per i rimanenti km. 19,810 in territorio della Repubblica, inerpicandosi sulle balze scoscese e penetrandole.

Quattro sono le stazioni: S. Marino, Borgo Maggiore, Serravalle, in territorio della Repubblica, e Rimini: ad esse si aggiungono cinque fermate: Valdragone, Domagnano-Montelupo, Dogana in territorio della Repubblica; Coriano-Cerasolo, Rimini-Marina, in territorio del Regno.

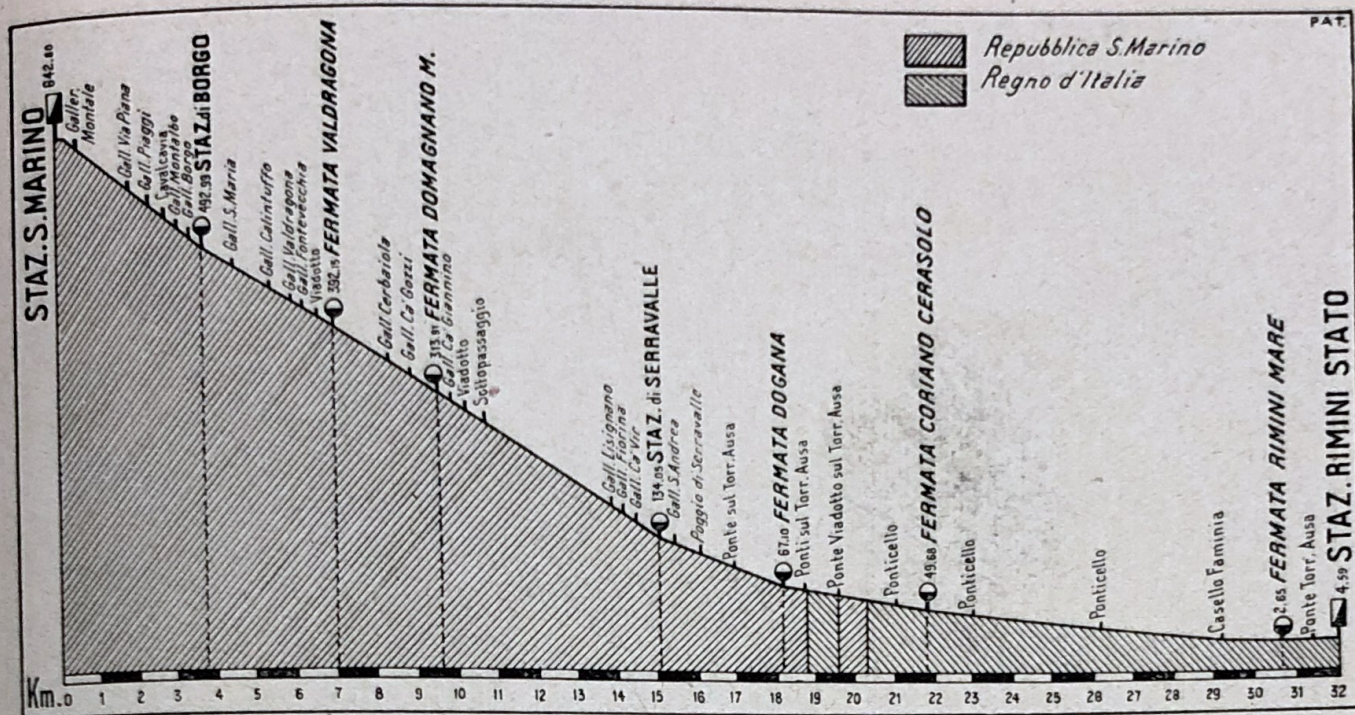
Un'idea dell'andamento altimetrico della linea si ha, oltre che dal profilo qui riportato, dalle quote relative alle stazioni e fermate, come segue:

Rimini (Staz. Ferrovie Stato)	km.	0.0	Alt. m.	4
Rimini-Marina	»	1.2	» »	3
Coriano Cerasolo	»	10.1	» »	50
Dogana	»	13.8	» »	67
Serravalle	»	16.9	» »	134
Domagnano-Montelupo	»	23.0	» »	314
Valdragone	»	25.0	» »	392
Borgomaggiore	»	[illegible]	» »	493
S. Marino Città	»	32.0	» »	643

Il lettore osserverà che i due sbalzi più arditi, in relazione naturalmente alla distanza percorsa, sono fra la Dogana e Serravalle e fra il Borgo Maggiore e la città di San Marino.

La costruzione della linea.

Il fermo volere dei due Governi, e particolarmente del Duce, l'alta competenza del progettista, il gr. uff. ing. Filippo Tajani del Politecnico di Milano e la superiore perizia tecnica dei Dirigenti la Società Veneto-Emiliana di Ferrovie e Tranvie hanno vinto ogni difficoltà opposta dalla natura, contemperando nella soluzione dell'arduo problema costrutti-

IL TRACCIATO DELLA NUOVA LINEA ELETTRICA DA RIMINI A S. MARINO.

L'ANDAMENTO ALTIMETRICO DELLA NUOVA LINEA ELETTRICA RIMINI-SAN MARINO.

Tali sbalzi furono vinti con due tracciati elicoidali, parte in galleria e parte allo scoperto, costruiti il primo sotto, entro, e sopra il Poggio di Serravalle; il secondo sotto, entro, e sopra il Colle di Montalbo, propaggine nord occidentale del massiccio del Titano, fra il Borgo Maggiore e la città, integrato questo secondo tratto elicoidale dall'ultima galleria a ferro di cavallo, in roccia, con cui entro le viscere del Montale (terza cima a est del Titano) la linea attinge l'ultima più alta quota, quasi alle porte della città.

Sono esse, le due elicoidali e l'ultima galleria, le opere più importanti e ardite della linea la quale, pur nella sua modesta lunghezza, presentava cimenti tecnici felicemente superati, sì da costituire oggi elementi tipici di perfezione della ingegneria ferroviaria italiana.

Le gallerie sono in tutto 17 per una lunghezza complessiva di km. 3,912, tutte in territorio della Repubblica. Di esse 11 sono senza armatura, e 6 sono con armatura artificiale.

Laboriosissime furono anche le escavazioni e sistemazioni delle gallerie artificiali che avrebbero dovuto essere solamente trincee se la natura del terreno, di argilla scagliosa e mobile, non avesse con ragione fatto dubitare della solidità delle scarpate e non avesse consigliato quindi di costruire delle gallerie complete.

Fino a 3000 operai furono impiegati in turni ininterrotti nelle fasi di più alacre attività. Non minore cura richiesero le opere d'arte, il cui numero è veramente rilevante per un percorso così breve, e cioè: sei opere d'arte speciali, un cavalcavia, un sottopassaggio e 188 manufatti minori.

La prima opera d'arte speciale trovasi a km. 3,6 fra la stazione di S. Marino - Città e Borgo Maggiore: è un sottopassaggio per la strada « Consolare », seguito da un viadotto di 3 luci di m. 10 ognuna. Altri viadotti simili ai precedenti trovansi fra il 6° e il 7° km. e fra il 10° e l'11°, ed entrambi richiesero fondazioni profonde, fino a 10-11 metri sotto il piano di regolamento.

Il torrente Ausa, che rappresenta da Rimini fino quasi a Serravalle la direttrice della strada, viene attraversato tre volte con tre

REPUBBLICA DI SAN MARINO - GALLERIA DI MONTALBO.

REPUBBLICA DI SAN MARINO · L'ARDITO IMPIANTO DI UN COMPRESSORE PER L'ESCAVO DELLA GALLERIA DEL MONTALE

ponti rispettivamente a due e tre luci.

Le altre opere minori si possono riassumere in: 12 ponti, 25 acquedotti a vòlto e 70 tubolari, a cui bisogna aggiungere le opere di difesa, di presidio, di consolidamento.

L'armamento e l'elettrificazione della linea.

Tale complesso di costruzioni forma la base dello sviluppo della linea, il cui armamen poggia su piattaforma larga m. 4 nel trat Rimini-Ponte del Confine o Mellini; larga m tri 3,70 da detto ponte a S. Marino-Città.

Novantadue sono i passaggi a livello, chi e difesi con catene, o con paracarri; quel sulla frequentatissima Via Flaminia è chiu con sbarre manovrate a mano e presenzia da un guardiabarriere.

REPUBBLICA DI SAN MARINO - INTERNO DELLA STAZIONE TERMINALE.

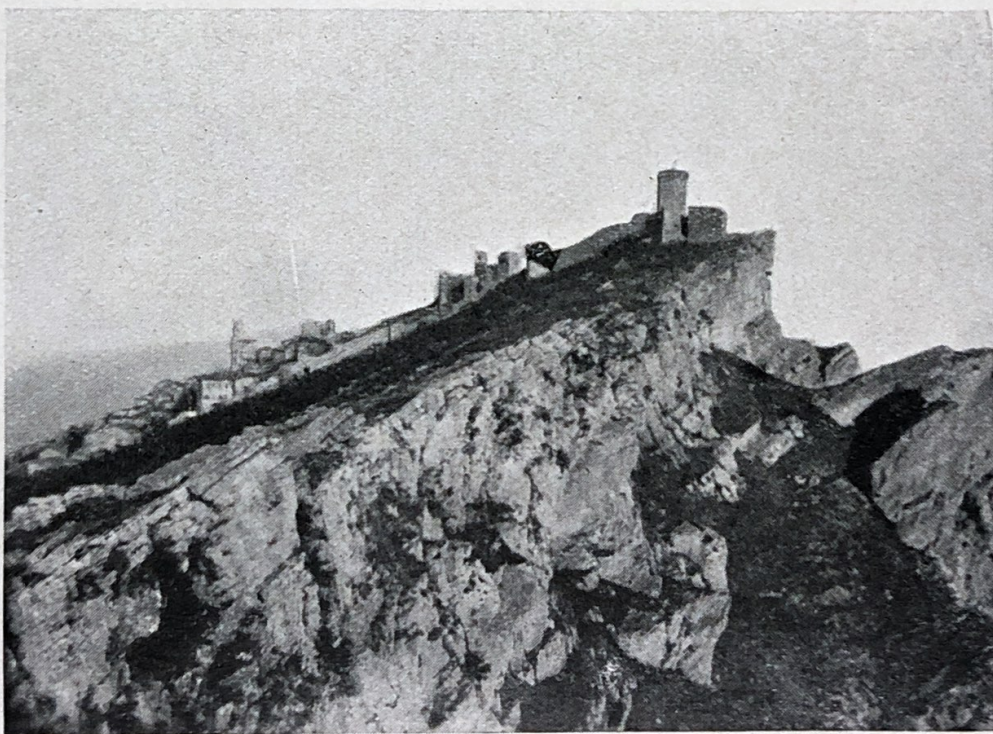
Le curve nel tratto più alto han no un raggio minimo di m. 100; ne tratto più basso un raggio minim di m. 300.

La pendenza della linea, da u minimo del 5 $^0/_{00}$ nella zona pi bassa, va gradatamente ed anch improvvisamente crescendo nella zo na più alta, fino a raggiungere nel l'ardito tratto Borgo Maggiore-Sa Marino-Città il 45 $^0/_{00}$.

Il sistema di trazione è a corren te continua, alla tensione di 300 Volta, con linea di contatto aerea convertitori a vapori di mercuri La sottostazione di conversione posta in prossimità della ferma Dogana, e quivi avviene la trasfo

REPUBBLICA DI SAN MARINO - LA TERZA TORRE VISTA DALLE MERLATURE CHE CIRCONDANO LA FRATTA.

mazione della corrente alternata trifase a 30 mila Volta in corrente continua a 3.000 Volta. Il funzionamento della sottostazione ha la caratteristica di essere completamente automatico. Un interruttore orario provvede all'inizio e alla sospensione del servizio, mentre altri apparecchi assicurano la continuità del servizio provvedendo anche, in caso di guasti o di anormalità al gruppo funzionante, ad escludere il gruppo stesso, mettendo contemporaneamente in funzione quello di riserva. Detto funzionamento automatico non richiede quindi personale stabile, e viene sorvegliato da un posto di controllo nella stazione di Dogana.

La linea di contatto è a sospensione trasversale e a catenaria, a seconda dell'andamento planimetrico e cioè: a sospensione semplice da S. Marino-Città fino a metà percorso; a catenaria per il rimanente tratto fino alla stazione di Rimini.

REPUBBLICA DI SAN MARINO - VEDUTA PANORAMICA DELLA CITTÀ — DA DESTRA A SINISTRA: LA FRATTA, LA ROCCA, LA CATTEDRALE, IL PALAZZO PUBBLICO.

Le automotrici sono equipaggiate con quattro motori a corrente continua, ciascuno della potenza di 110 HP. Tale equipaggiamento consente di sviluppare con treno normale — automotrice e un solo rimorchio — la velocità di 65 km. all'ora sui tratti in piano e di km. 31,6 sulla massima pendenza del 45 °/₀₀. Con ciò, pur tenendo conto delle fermate, l'intero percorso in salita da Rimini si effettua in 53 minuti.

Tutti i comandi sono installati nelle piattaforme di testa delle automotrici: fra essi è posto uno speciale apparecchio di sicurezza, detto « uomo morto », che arresta automaticamente la vettura quando il guidatore, eventualmente colpito da malessere, o per altro motivo, dovesse perdere i comandi.

Le vetture, tanto automotrici quanto rimorchiate, sono munite di riscaldamento elettrico e di illuminazione.

Cure specialissime vennero dedicate alla costruzione del materiale mobile dipinto coi colori della Repubblica — bianco e celeste — e decorato con lo stemma repubblicano e quello del Regno accoppiato al simbolo del Littorio.

Il valore turistico della linea.

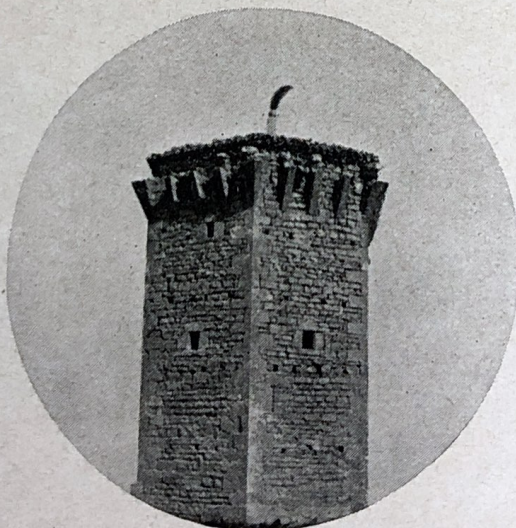
La linea Rimini-San Marino può considerarsi oggi il tipo più perfezionato e il modello per la costruzione di future linee a trazione elettrica, e dobbiamo veramente compiacerci dell'industria e della tecnica italiana che l'hanno creata.

Da Cervia, da Cesenatico, da Bellaria, da Viserba, da Rimini, da Riccione, da Cattolica, le migliaia di bagnanti attratti dalla « azzurra vision di San Marino » e che già a comitive salivano alle turrite cime del monte Titano, moltiplicheranno ora il numero dei visitatori della piccola ma gloriosa Repubblica; molto più che l'ampiezza e la bellezza del panorama, le memorie, i monumenti più importanti della graziosa capitale non esigono più di un giorno per una comoda visita.

Con o senza « stazione » organizzata (già vi si pensa da tem... S. Marino è una meta di escursione e di ... giorno gradevolissima. Albe, meriggi, tram... ti sono quanto mai incantevoli dalle cime ... Titano: l'occhio spazia di lassù dal gibbo... Catria all'acuto Falterona verso i monti; ... Ancona a Ravenna ed oltre verso il mar... orizzonte superbo e di incomparabile sugg... stione da questo eccelso balcone che s'erge... dominare la pianura e la marina romagnola ... il settemplice ordine di catene parallele co... tuenti l'Appennino tosco-emiliano-marchigia... no. Certo la bellezza, unita alla suggestion... dei ricordi storici che il Montefeltro con Urbi... no, Carpegna, S. Leo; la Romagna con Rimi... ni, Verucchio, Forlì, Ravenna, pare esali... dalla terra, è tale da toccare profondamente gli animi.

A tale suggestione nessun visitatore sfugg... da Napoleone a Garibaldi, da Papa Clemen... te XIV al Cardinal Svampa, da Giosuè Car... ducci a Giovanni Pascoli, anime di guerrieri, di mistici e di poeti si sentirono attratte da essa e ad essa ispirarono parole e scritti memorabili.

Se poi la visita avviene nei giorni in cui per qualche avvenimento di carattere nazionale (1 ottobre e 1° aprile, ingresso dei Capitani Reggenti; 3 settembre, festa del Santo Patrono; 5 febbraio, festa di S. Agata protettrice) la Reggenza con la scorta d'onore delle Milizie, nell'antico costume, presenzia le cerimonie tradizionali, una commossa ammirazione invade lo spirito e graditissimo ne rimane il ricordo.

Oggi, oltre la visita della Capitale, la ferrovia elettrica rende possibile, fra una corsa e l'altra, anche quella del Borgo Maggiore che si adagia sotto le balze che vi incombono quanto mai pittoresche e suggestive, ed è il centro della attività commerciale della Repubblica; ove non sarà inopportuno assaggiare il profumato, frizzante e diaccio moscato conservato nelle grotte che penetrano nelle viscere del monte.

L'ANTICA TORRE DELLA FRATTA (PRIMA DEL RESTAURO).

MARIO DEL CONSOLE

DOVE L'ACQUA DIPINGE

VENEZIA ALLO SPECCHIO

Molte volte, percorrendo le calli anguste di certi sestieri popolari, dove il viluppo delle case assume l'aspetto d'una caratteristica improvvisazione e i cent'occhi curiosi delle finestre si spiano da un metro di distanza, m'è venuto fatto di alzare lo sguardo per cercare il cielo.

Certe calli veneziane infatti, han l'aria di geometrici crepacci intagliati sul vivo delle costruzioni, dure e sonore a camminarvi, oscure e misteriose, con la luce diffusa di corridoi conventuali, e il cielo se lo ruba tutto la simmetrica fuga dei cornicioni. Il forestiero che vi si addentra, prova la curiosa impressione d'essere avviato verso qualcosa di misterioso; un poco turbato da quel nudo silenzio di cose allunga il passo, ma un'inspiegabile magia glielo trattiene, specialmente di notte, quando il silenzio intorno ha una profondità religiosa e l'oscurità pesa dinanzi agli usci sbarrati.

Ed ecco, ad una svolta, la piccola calle si interrompe contro i gradini di un ponte. Lo straniero vi giunge, vi ristà immobile, ammirato. Ecco la acquatile chiarezza del canale, più dolce di quella dello stesso cielo. più viva soprattutto; ecco la vera luce di cui s'imbevon le case, il mutevole specchio che riflette i loro volti; ecco la poesia un poco triste di questo mondo lagunare che vive la vita luminosa dei rii, vi partecipa, vi si ammira, vi sporge con davanzali e balconi.

Qualche passo ancora, un altro ponticello di pietra bianca, un altro canale, e, sotto, lo sciacquio lieve dell'acqua, e ogni casa intorno specchiata; un dondolio molle e pigro si impadronisce dei riflessi, li scompone, addolcisce la durezza delle linee, scioglie i colori troppo vivi, allunga straordinariamente le sommità dei piccoli campanili, capovolge le arcatelle dei ponti, le agita, le frange con improvvisi barbagli di luce e, proprio in centro, lungo la scia chiara dell'acqua, passano alla deriva squarci d'azzurro e nuvoli leggeri, avviati verso chissà quale magico porto.

.... OGNI ARCO DI PONTE, RICONGIUNTO AL RIFLESSO, RACCHIUDE LA LUCE IN UN ANELLO CHE HA LA CHIAREZZA DEL CIELO...

La vera Venezia, questa, senza peso di monumenti, senza vetrine lussuose, senza « réclames » in lingua straniera, senza venditori di cartoline illustrate, senza voli di colombi; la Venezia nascosta e assorta delle callette nude e dei piccoli campi, che orna le finestre di biancheria rattoppata e di canarini. E fra le case, il dedalo

.. UN DONDOLÍO MOLLE E PIGRO SI IMPADRONISCE DEI RIFLESSI, LI SCOMPONE, ADDOLCISCE LA DUREZZA DELLE LINEE, SCIOGLIE I COLORI TROPPO VIVI, ALLUNGA STRAORDINARIAMENTE LE SOMMITÀ DEI PICCOLI CAMPANILI....

dei canali rinnova ogni giorno le sue acque, muta luci e colori, col sole, col vento, e quando c'è la marea il flusso vi penetra festoso e chiacchierone, culla il sonno delle barche abbandonate, vi porta un color verde alga e un sentore buono di salso.

Vivere a Venezia, veder trascorrere sopra il suo mare mesi e stagioni, cogliere sul velo delle sue acque ogni più tenue variar di luci, ogni cangiar di riflessi, ogni trasalimento, ecco un incanto di cui non posson godere gli stranieri che vi approdano nel bel mezzo di una faticosa ciera e il poco te di sosta l'assor tutto con le ri visite alle galler alle chiese. Poch mi quelli che sen il silenzioso richi notturno di Vene estiva, che ad add trarvisi non si sa ve porti, che non voci, che se ne raccolta e incant sotto il plenilunio ad ogni angolo di c nale, le barche imm bili assumono con luce l'aria fiabesca navicelle vaganti su la scia di straordin rie costellazioni.

⁂

Con le prime piog ge d'autunno, quand il cielo è grigio e una leggera caligine pesa fra case e acqua, la rete dei canali perde la vivacità dei colori, il brillio dei riflessi e, soprattutto, quella trasparenza sottomarina che la luce sbieca del sole svela nelle aurore primaverili. Ogni tinta allora incupisce e i riflessi assumono bagliori di acciaio; l'acqua color seppia ristà fra le rive di pietra, assonnata e stanca; non più nuvole chiare trasportate a fior d'acqua nei dorati meriggi estivi, non più la ridda delle immagini iridescenti ma, in questa assorta immobilità più suggestiva perchè più triste, le case si guardano aggrottate e nude e ogni arco di ponte, ricongiunto al riflesso, racchiude la luce, in un anello che ha la chiarezza livida del cielo.

È proprio in autunno che lo scirocco più impetuoso ricaccia il mare fra isola e isola, e, se il vento coincide col flusso, una marea

.... LA PRODIGIOSA MOLE DELLA BASILICA DI SAN MARCO, CON LE SUE CUPOLE VERDERAME, LE GUGLIE AGUZZE, LE DECORAZIONI.... E TUTTO QUESTO STRAORDINARIAMENTE COMPLESSO, ALLEGGERITO DALLA TRASPARENZA, ANIMATO DA UN LIEVISSIMO MOTO DI VA E VIENI, ASSUME L'INCONSISTENZA AEREA DE LE IMMAGINI PROIETTATE ATTRAVERSO LA LUCE DA UN FENOMENO DI MIRAGGIO.

animosa affronta la città, colma i canali, allaga le soglie delle case, empie gli squeri, seppellisce i gradini di legno degli approdi e la città intera ha l'aria di inabissarsi lentamente nella voragine opaca della laguna.

— Acqua alta — mormoran i veneziani nell'uscir di casa, e ognuno sa che la marea e lo scirocco d'autunno sono i due necessari elementi di questa straordinaria combinazione. Venezia sott'acqua è uno spettacolo che non può fare a meno di colpire, e gli stessi cittadini non si lasciano sfuggir l'occasione di ammirare la Piazza e la Piazzetta in parte sommerse dalla marea. La piccola folla dei curiosi ferma sul margine della zona allagata, guarda in silenzio l'acqua sorgere dai tombini con un piccolo gorgoglio e sistemarsi nelle parti più depresse con l'aria tranquilla d'esser ritornata padrona di un antico dominio. È allora che il nuovo miracolo si avvera: i colonnati delle Procuratie specchiati con una precisione fotografica, la loggetta del Sansovino col suo cancello di ferro battuto e i suoi altorilievi, la prodigiosa mole della basilica di S. Marco con le sue cupole verderame, le guglie aguzze, le decorazioni, i portali, l'oro degli affreschi e tutto questo straordinario complesso, alleggerito dalla trasparenza, animato da un lievissimo moto di va e vieni, assume l'inconsistenza aerea delle immagini proiettate attraverso la luce da un fenomeno di miraggio.

DARIO ORTOLANI

(*Fotografie di E. Fiorioli della Lena*)

SOCI!

Al fascicolo dello scorso maggio era unita una SCHEDA DI VOTAZIONE « ad referendum » sugli oggetti recati all'Ordine del Giorno dell'Assemblea. *Rinviatecela con sollecitudine*. È per voi un piccolo disturbo, per noi un grande favore e ve ne siamo grati.

Teramo: Cattedrale
Consoci! Partecipate
al Campeggio del T.C.I.
in Abruzzi
Sulla mulattiera di Pietracamela
A. PATITUCCI
Pietracamela
Pietracamela col M. Intermesole e M. Corvo
Piani di Tivo: Pascolo

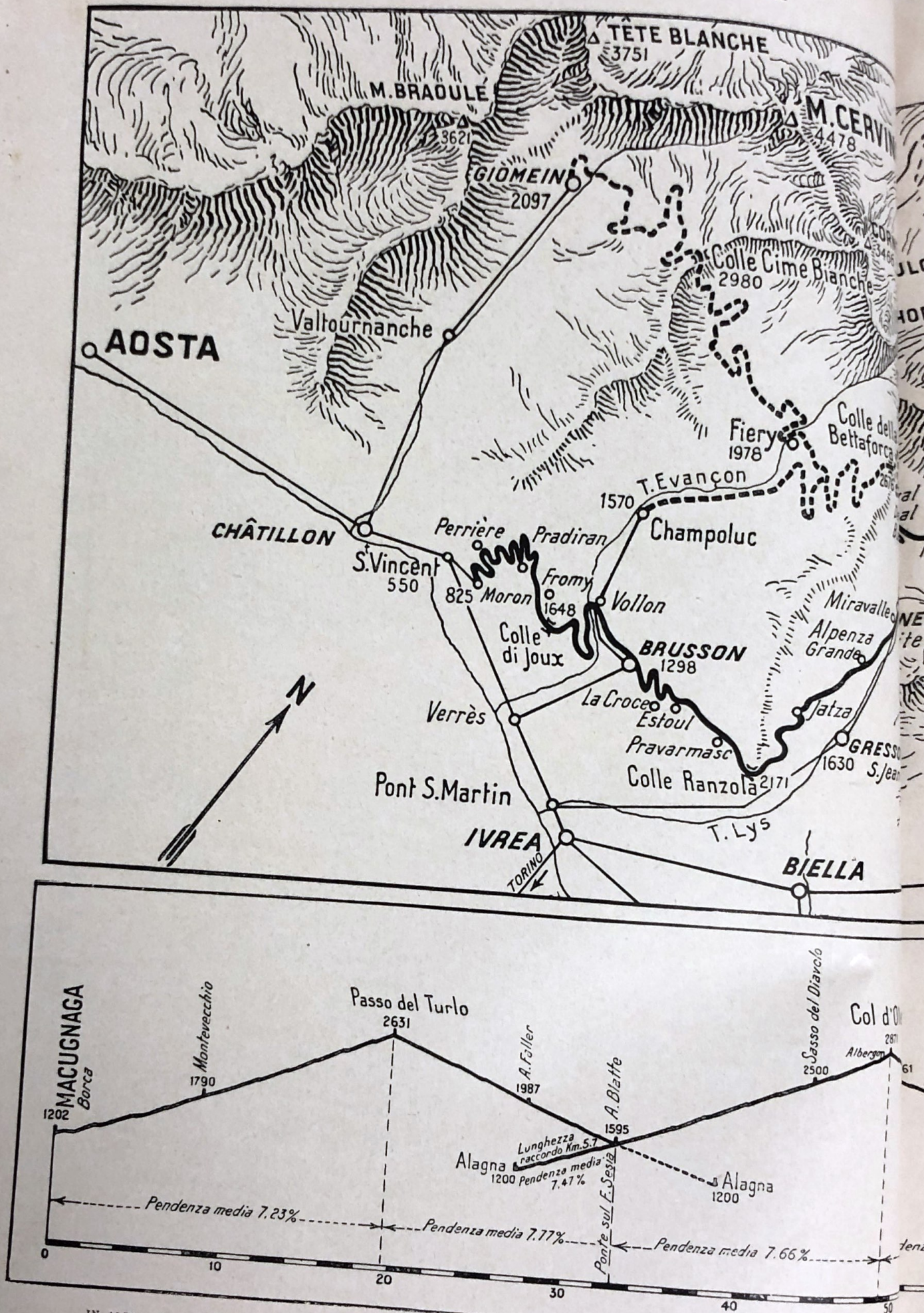
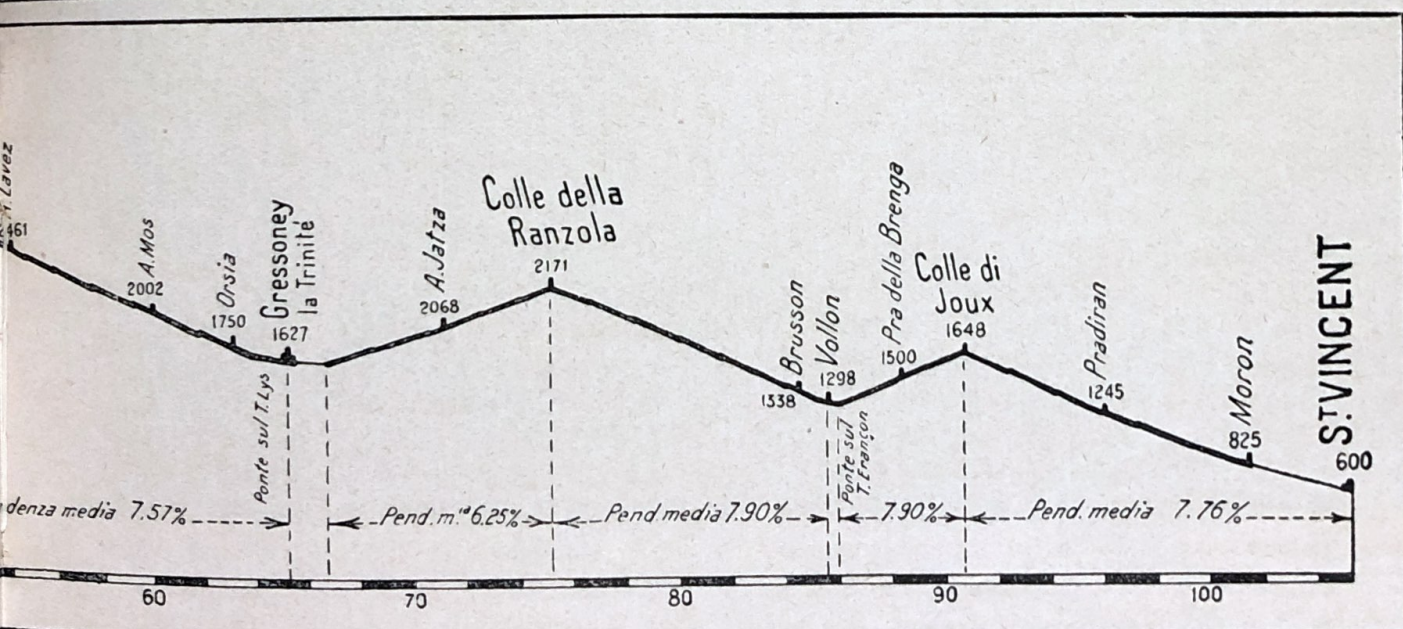
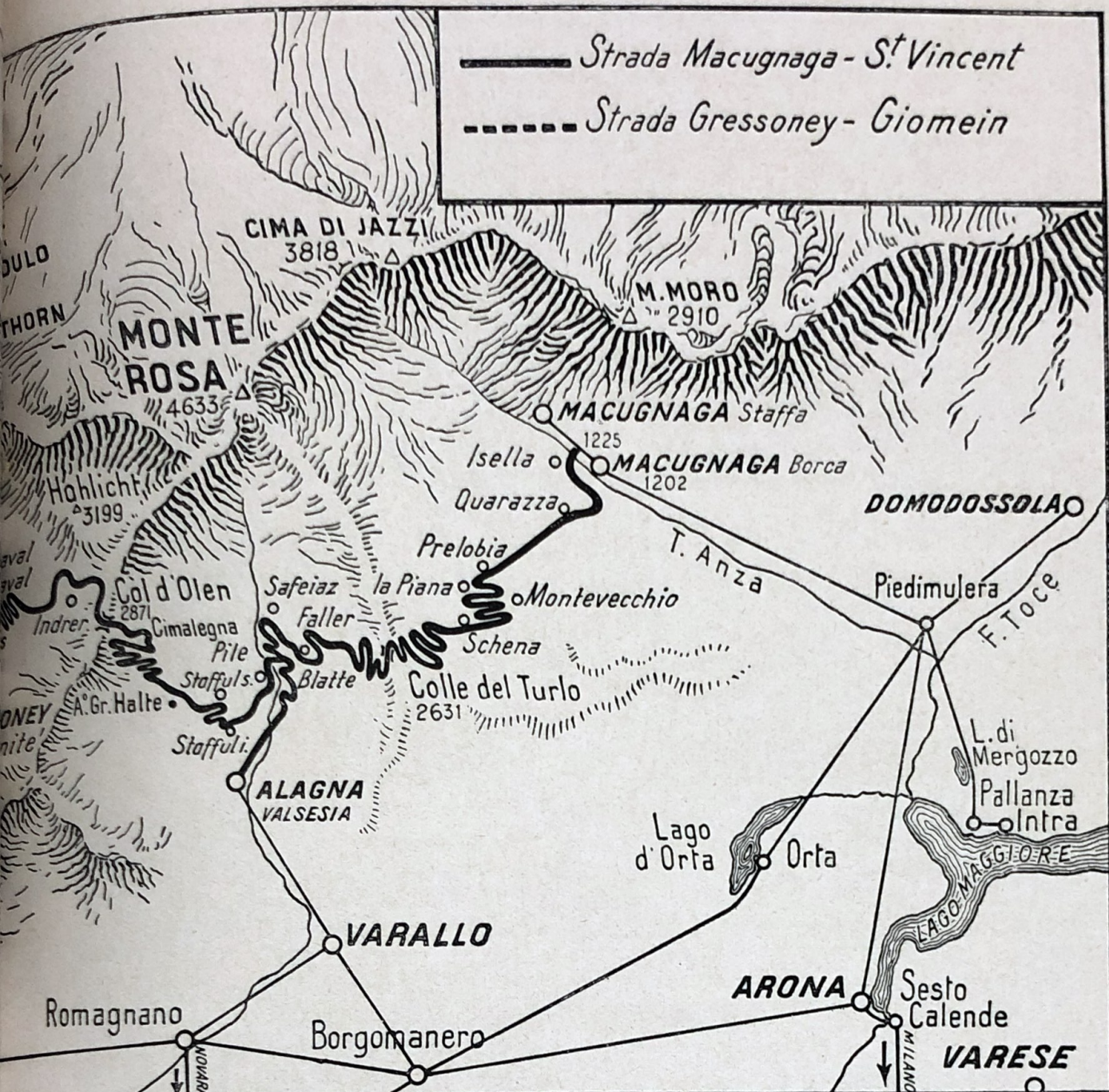
(*neg. M. De Lucca, Milano*)

IL COL D'OLEN E LA PUNTA GIORDANI.

UN MONDO ALPINO ALLA PORTATA DELL'AUTOMOBILE

LA STRADA DEL M. ROSA

Nell'alpinismo valdostano v'è da tempo in uso, per i ghiottoni di cose belle, una « strada del M. Rosa ». È una strada a modo suo, che bisogna farsi tutta sacrosantamente a piedi, ma che nondimeno è stata molto in voga presso tutti coloro che, pur rinunciando all'onore di scalare le alte e precipiti vette di uno dei massimi gruppi alpini d'Italia, han voluto però farne la conoscenza da presso, ammirandone il poderoso sviluppo ed i vasti ghiacciai, scoprendo le testate delle valli che da quelle si dipartono, visitando gli alti centri alpini saliti in fama per la loro venustà e compiendo così uno dei più dilettosi — se pur faticosi — viaggi dall'Ossola alla Val d'Aosta. È questa la strada formata dal seguito di mulattiere e di itinerari che da Macugnaga sotto la gigantesca parete orientale della grandiosa montagna alla testata della Valle Anzasca, varcando successive catene per mezzo di valichi elevati, passa (in un periplo variatissimo sul versante sud della formazione alpina in parola) ad Alagna nella Val Sesia; a Gressoney-la-Trinité, nella Valle omonima; a Champoluc nella Val d'Ayas; e a Valtournanche, (o, meglio, al Breuil), al piede della montagna per eccellenza — il Cervino — superando l'un dopo l'altro i Passi del Turlo, dell'Olen, della Bettaforca, e delle Cime Bianche.

Ma questa « strada del Monte Rosa », era riservata come s'è detto, a gente allenata, capace di sorbirsi ogni giorno parecchie ore di montagna. Chi non poteva, chi non voleva camminare, per giungere a visitare i centri alpini situati alle testate delle valli sud-

IN ALTO: SCHIZZO PLANIMETRICO DEL TRACCIATO DELLA PROGETTATA « STRADA DEL MONTE ROSA », CON I TRONCHI PREVISTI. PR

IL PROGETTO « MINIMO » E DA QUELLO « MASSIMO ». — IN BASSO, IL PROFILO DELLA MEDESIMA STRADA (PROGETTO MINIMO).

dette doveva assoggettarsi a viaggi non indifferenti; e beati coloro che avevano mezzi proprî, senza dipendere da tutte le laboriose combinazioni di orario fra la ferrovia e l'auto: chè si trattava di salire dal Lago Maggiore per l'Ossola fino a Piedimulera e di là a Macugnaga, per tornarsene poi fin quasi al piano per la via del Lago d'Orta fino a Romagnano; di qui andare per ferrovia a Varallo e con l'auto ad Alagna, per rifare poi a ritroso il cammino; da Romagnano, in ferrovia portarsi per Santhià, Chivasso, Ivrea a Pont-St.-Martin, donde in auto risalire per la Valle del Lys a Gressoney; e poi di nuovo, da St. Martin a Verrès in ferrovia e di là per la V. d'Ayas, in auto a Champoluc, andata e ritorno; e finalmente — ultima tappa — da Verrès a Châtillon in ferrovia, di qui a Valtournanche in auto, e di là al Breuil a piedi. Basta la semplice enunciazione di tutti questi passaggi da un mezzo all'altro per vederne di colpo tutti gli inconvenienti.

***

D'altra parte c'era e c'è poco da scegliere: chè le tre Provincie piemontesi di Novara-Vercelli-Aosta, che pur racchiudono i massimi colossi alpini confinanti con la Svizzera e con la Francia, mancano di una rete stradale di alta montagna — resa percorribile da automobili — che colleghi tra loro le più importanti e celebri vallate del grandioso loro sistema orografico.

Perciò, una rete stradale che riunisse l'Ossola — attraverso la Valle Anzasca, con la Valsesia, e la Valsesia, attraverso le Valli di Gressoney e dell'Evançon — con la Valle di Aosta verrebbe a creare una comunicazione, unica al mondo, avente per perno il grandioso massiccio del monte Rosa e per sfondo il Cervino ed il Monte Bianco, e assommerebbe tre grandiosi interessi: turistico - militare - di economia montana.

L'idea non è nuovissima, e varî l'avevano già pensata. Ma si trattava di tradurla in una forma tecnica e finanziaria; chè i tempi per la soluzione andavano maturando.

Sulla base di studi già da tempo eseguiti, ed ora completati con l'approvazione e l'appoggio delle Gerarchie Provinciali, l'ing. A. Pariani di Intra, — che oltre ad essere un appassionato alpinista, da varî anni Presidente della Sezione Verbano del C. A. I., è anche un valente tecnico — ha redatto un progetto di sufficiente dettaglio che studia tale rete stradale e determina i costi delle opere; progetto che dà il modo di mettersi sul terreno pratico della realizzazione. Allacciamenti consimili, del resto, non difettano nelle Alpi.

Il Trentino, ed in ispecie l'Alto Adige, forniscono numerosi esempi dell'importanza e della utilità di alti valichi alpini resi carrozzabili, valichi che si contano a diecine attraverso le più alte quote, quali il Passo Sella in Val Gardena, il Passo del Pordoi, il Passo di Falzarego, il Passo di Rolle, il Passo di Costalunga, ed altri molti; la somma di taluni di detti alti valichi costituisce la meravigliosa « Strada delle Dolomiti », e quelli fiancheggianti formano superbe varianti alla medesima, già troppo note per avere bisogno di una descrizione che le celebri ai fini turistici.

La strada alpina progettata — che si chiamerà anch'essa, con eguale diritto, la « *Strada del Monte Rosa* » — se non corrisponde esattamente a quella battuta fin qui dagli alpinisti (ciò che è tuttavia previsto nel programma massimo), le si avvicina di molto. Essa infatti riunisce, attraverso Macugnaga ed il Passo del Turlo (m. 2631), l'Ossola con la Valsesia; Alagna con Gressoney attraverso il Col d'Olen (m. 2871); Gressoney con Brusson (Valle di Challant) per il Colle della Ranzola (m. 2171); infine Brusson, per il facile Colle di Joux (m. 1648) a St. Vincent, la celebre stazione di cure idroterapiche ed idrominerali di Val d'Aosta.

Tutte località, queste, rinomate nel campo turistico, alpinistico e di soggiorno e punti di partenza e di accesso alle più alte vette; tutte regioni ricche di alberghi, popolate da una tenace e laboriosa popolazione; belle zone coperte di boschi e allietate di praterie.

***

Lo studio complessivo venne suddiviso in quattro tronchi distinti allo scopo di valutare gli interessi generali e speciali per ogni singolo tronco, che ha sue proprie caratteristiche.

Col programma massimo, come si disse, altri due allacciamenti sono proposti: il primo dall'alta Val di Gressoney, attraverso il Colle della Bettaforca (m. 2676), all'alta Valle di Challant a Fiery (m. 1973) sopra Champoluc; il secondo da Fiery (m. 1978) attra

(*neg. G. B. Gugliermina*)

IL VERSANTE VALSESIANO DEL MONTE ROSA (IN PRIMO PIANO, IN BASSO, RIVA VALDOBBIA; UN POCO PIÙ IN ALTO, VERSO IL CENTRO LE PRIME CASE DI ALAGNA).

GRESSONEY-LA-TRINITÉ, VERSO IL MONTE ROSA. (Fot. M. De Lucca, Milano)

verso il Colle delle Cime Bianche (m. 2980), al Giomein (m. 2097) località famosissima per la quale, come è noto, è già in costruzione il tronco stradale Valtournanche-Giomein, che sarà compiuto nel 1933.

Lo sviluppo complessivo della nuova rete stradale da Macugnaga a St.-Vincent è previsto, nel progetto, di poco più di km. 160. Lo sviluppo dell'allacciamento da Gressoney al Giomein, attraverso gli alti valichi della Bettaforca e delle Cime Bianche, secondo il programma massimo, è di altri km. 65,500. È bene dire subito che i due tracciati non solo possono coesistere fra loro, ma rappresentano anzi il reciproco e più interessante completamento della rete stradale di alta montagna ora presa in esame, come si può desumere dallo schizzo planimetrico alle pagine 548-9.

Il progetto, tuttavia, riguarda per ora soltanto l'effettuazione dei primi quattro tronchi di collegamento Macugnaga-St. Vincent. Vediamoli nelle loro caratteristiche.

Il tronco Macugnaga-Alagna
(km. 32,568).

Parte da Borca di Macugnaga (metri 1225) raccordandosi con la strada provinciale Piedimulera - Macugnaga all'altezza della Frazione Isella. La nuova strada, valicata l'Anza con un ponte, previsto della complessiva luce di m. 40 data l'ampiezza dell'alveo del torrente, raggiunge la frazione Motta e l'antica frazione Quarazza che dà il nome al vallone che ha per sfondo il Passo del Turlo.

La strada segue il fondo valle sino dopo l'Alpe Prelobia (m. 1525) quindi valica il torrente Quarazza con altro ponte di m. 30 complessivi e guadagna la Piana (m. 1609), di fronte alla quale il rivo uscente dal Ghiacciaio delle Pisse offre lo spettacolo di una magnifica cascata.

Oltre il torrente ci troviamo di fronte alla parete orientale del contrafforte dal Corno Pigimò alla Punta Grober, parete già attualmente percorsa dalla mulattiera militare che raggiunge la cresta spartiacque al Passo del Turlo, alla quota 2736.

La strada rotabile però raggiunge soltanto la quota 2631, sottostante al passaggio, dove è progettata una galleria di m. 340 per passare dal versante Ossolano al versante Valsesiano, evitando così la sopraelevazione ed uno sviluppo di strada di circa km. 3.

Tale galleria, della limitata lunghezza di m. 340 è resa, del resto, necessaria dai fianchi ripidissimi della montagna, specie negli ultimi 100 m. di quota, mentre tutti gli altri valichi, compreso il Col d'Olen (m. 2871) — che costituisce la vera base di ascesa alle varie parti del Monte Rosa — sono, secondo il progetto, attraversati alla loro sommità.

Sul versante Valsesiano la strada discende ai due graziosi Laghetti del Turlo, raggiunge di là l'Alpe Blatte (m. 1630) sopra il ciglione roccioso sul Sesia e da tale punto prosegue fra grandiosi panorami, sempre sulla sponda sinistra del fiume, sino all'attuale ponte costrutto sulla Sesia dall'Autorità Militare a monte di circa 100 m. dalla Cappella di St. Antonio (m. 1388).

Passata sulla sponda destra della Sesia, la strada prosegue verso Alagna, in gran parte

(fot. M. De Lucca, Milano)

BRUSSON, NELLA VALLE D'AYAS, DALLA MULATTIERA PER IL COL DI JOUX.

con una semplice sistemazione della esistente strada mulattiera (già allargata) e raggiunge la celebrata stazione alpina di Alagna (metri 1200), dove in seguito all'abbattimento di vecchie casupole — già opportunamente eseguito dal Comune di Alagna — si rende facile il raccordo alla strada Provinciale (metri 1191).

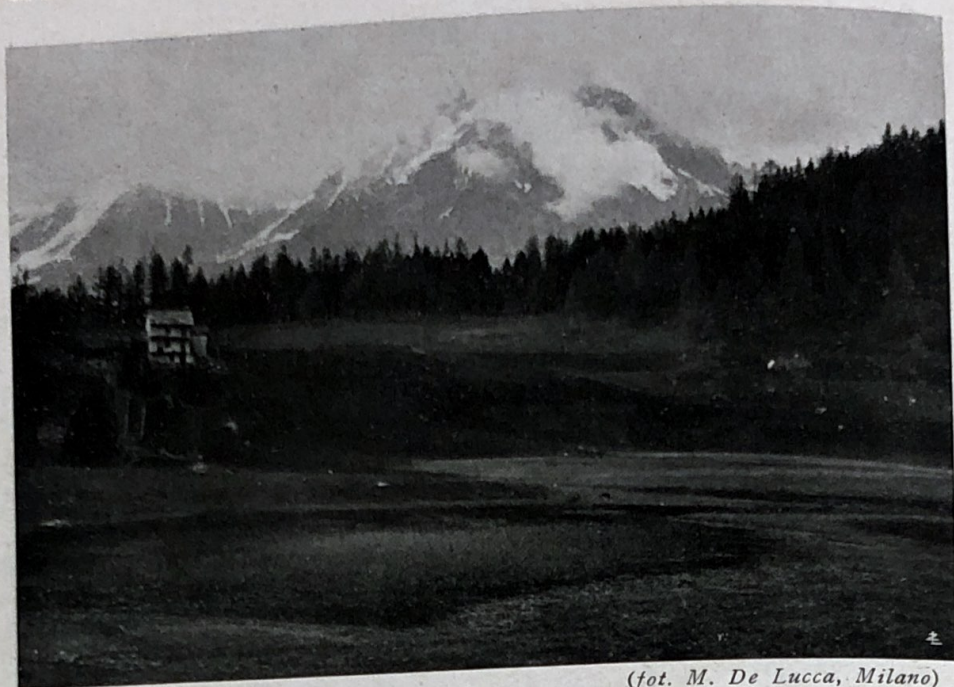
Il tronco Alagna-Gressoney (*km. 38,338*).

Dall'Alpe Blatte (m. 1630) la strada, valicato il Sesia, passa a monte dell'Alpe Pile (m. 1595) e si sviluppa sul versante destro della Sesia per raggiungere poi il vallone dell'Olen tra Stofful Inferiore e Stofful Superiore; passa poi immediatamente sopra l'Alpe Seevy (Grand Halt) (m. 1975), e, raggiunta la località detta Sasso del Diavolo (quota 2500) — che ci richiama la bella leggenda della lotta tra Satanasso e l'Angelo del Signore su quelle balze — si sviluppa con ampi risvolti sino a raggiungere l'altipiano dell'Olen dove passa a valle dell'Istituto Internazionale Scientifico Mosso e presso i due Alberghi Stolemberg e Guglielmina.

Dal Col d'Olen la strada discende nel vallone del Gabiet per una prima tratta; poi piega a destra e sottopassa con due brevi gallerie, (rispettivamente di m. 130 e m. 120) i due speroni rocciosi di ponente del Corno del Camoscio e dello Stolemberg per svilupparsi, con ampio contorno, in corrispondenza all'Alpe Zindra (Indren) (m. 2515).

A sponda destra del Vallone Mos la strada raggiunge l'Alpe Mos (m. 2002); all'altezza di Staval (m. 1900) la strada risvolta sulla sponda sinistra della Lys e per il fondovalle oltrepassa Ciaval (m. 1848) ed Orsia (m. 1750) e, servendo le frazioni di Deielo, Betta e Biel, attraversa il Lys raccordandosi alla Provinciale di Gressoney, l'altra non meno nota, nè meno celebrata stazione alpina, che Margherita di Savoia aveva eletto per la sua sosta estiva.

Il tronco Gressoney-Brusson (*km. 19,957*).

Il 3° tronco parte da la Trinité (m. 1630), utilizza la breve tratta della strada provinciale e prosegue poi in sede propria alla frazione Alpenza Grande (m. 1675), giungendo alla parete rocciosa della Val Nera. Qui necessita una galleria di m. 300 di lunghezza in corrispondenza all'Alpe Yatza (m. 2068); dallo sbocco opposto si raggiunge il Colle della Ranzola (m. 2171) dal classico panorama sul Rosa e sul gruppo del Corno Bianco, e dalla

(fot. M. De Lucca, Milano)

IL MINUSCOLO LAGO DI PALÙ, PRESSO IL COL DI JOUX.

vastissima vista sulla Valle Aostana e i suoi colossi, dal M. Bianco al Gran Paradiso. Quindi discende verso Brusson, servendo le frazioni di Moscerula (m. 1955), di Fenilietta (m. 1900), di Estoul (m. 1825), Dela (m. 1725), La Croce (m. 1700) ed altre minori; a Vollon (quota 1298), la nuova strada si raccorda colla provinciale da Verrès a Champoluc.

Il tronco Brusson-St. Vincent (*km. 15,487*).

Dopo Vollon, attraverso magnifici boschi — passando a monte di Creste e presso la famosa fontana di Napoleone — la strada raggiunge la Sella del Colle di Joux (m. 1648) con solo due risvolti, per discendere lungo ricche « alpi » e frazioni a Moron m. (825).

Complessivamente, dunque, lo sviluppo della rete stradale da Macugnaga a St. Vincent sarebbe di km. 106,350, così ripartito secondo il territorio delle tre Provincie:

Provincia di	Novara	km. 19,530
»	» Vercelli	» 34,982
»	» Aosta	» 51,838

Le pendenze medie dei singoli tronchi sono previste sul 7 %; la massima non oltrepassa l'8 %; la sede stradale (sezione normale, è stabilita di m. 4,50, oltre la cunetta, ciò che permette lo scambio di due automobili.

Una strada turistica di primissimo ordine.

Una bella strada turistica dunque: e se noi ci siamo soffermati sui particolari del progetto, è stato per d... mostrare che se ... è ardita, non è ... difficilissima co... zione, data la tec... ca ed i mezzi d... tempi moderni.

Certo, elemen... importantissimo ... un simile lavoro ... quello finanziari... Quale spesa impor... rà un'opera di q... sto genere? Il proge... tista prevede un co... sto complessivo di L. 34.000.000, di cu... 11.300.000 per il p... mo tronco; 12 milio... ni 500.000 lire per il secondo; 6.000.00... per il terzo; 4.200.000 lire per il quarto ed ul... timo. Trentaquattro milioni, a questi chia... di luna, non sono pochi; ma bisogna tener... calcolo dei grandissimi benefici che la nuova strada verrà a creare in favore di zone di grandiosa bellezza e di cui le poche fotogra... qui pubblicate non danno che una parziale e modesta visione.

Basta pensare al rapido mezzo di avvicina... mento creato dall'automobile per convincer... si che la rete stradale montana delle tre pro... vincie interessate rappresenterebbe in ogni an... no la meta di diecine di migliaia di italiani e di stranieri. L'esempio della frequentazione della « Strada delle Dolomiti », già richiama... to al principio di questo scritto, è sufficien... te a tranquillizzare su questo punto anche i più dubitosi; ma la « Strada del Monte Ro... sa », attraverso a quattro valichi, sarà tale da non trovare altri confronti nel mondo, con i suoi panorami sui varî settori del meraviglio... so colosso imminente e sui più vasti orizzon... ti verso il Monte Bianco e verso il Gruppo del Gran Paradiso, per una notevole parte del percorso.

Nella stagione invernale poi, se gli alti va... lichi del Turlo e del Col d'Olen resteranno chiusi al traffico automobilistico, essi pe... saranno percorribili con le slitte; il Colle de... Ranzola ed il Colle di Youx rimarranno i... vece aperti, e già sono sin d'ora abitati si... al loro culmine.

Così verranno resi facilmente accessi...

(fot. M. De Lucca, Milano)

I CASOLARI E LA VALLETTA DELLA CROCE SULLA VIA PEL COLLE DELLA RANZOLA.

campi vastissimi di sci in località specialmente adatte, quale l'alta Valle Quarazza ed il Vallone e l' altipiano del Col d'Olen e del Gabiet; nonchè il bell' altipiano dopo la Ranzola verso Brusson e quella superba falda di monti che conduce al Colle di Youx, sia da Brusson sia da St. Vincent.

Questi — in brevi parole — i pregi della progettata strada per quanto riguarda il lato turistico.

Ma v' è da tener conto non meno dei vantaggi militari che una rete come questa può rappresentare, permettendo il rapido dislocamento ed arroccamento di truppe e di mezzi bellici da una vallata all'altra. Non è di certo compito de « Le Vie d'Italia » trattare dell'argomento; ma si può almeno dire, a rapido commento storico, che ricordi di fatti e di traversate militari nei secoli passati si possono citare per ciascuno dei valichi del Turlo, dell'Olen (1636 e 1690), della Ranzola (1800) e di Joux: quest'ultimo particolarmente per l'incontro ivi avvenuto il 3 maggio 1800 di Napoleone Bonaparte, allora Primo Console, per patteggiare col Comandante austriaco De Breux il passaggio dell'esercito francese senz'essere molestato dal forte di Bard.

Di un ultimo, importante elemento v'è infine da tenere conto: dei vantaggi che la strada potrà arrecare all'economia montana combattendo il fenomeno dello spopolamento (che si fa sentire anche in quelle valli) ed aumentando le possibilità di reddito, col diminuire in contrapposto il costo dei trasporti dei prodotti del suolo e della pastorizia.

Noi vivamente ci auguriamo che il seme gettato dall'ing. Pariani dia ben presto il suo albero ed i suoi frutti e che le stupende Alpi del Rosa divengano sempre più campo di esplicazione della volontà, della forza e del lavoro di quelle sane popolazioni e meta sempre più agognata e ricercata del turismo nostrano e forestiero.

Il grandioso plesso di montagne, scintillanti di enormi ghiacciai, che lo sguardo del viaggiatore lungamente accarezza e accompagna con nostalgico desiderio percorrendo la pianura piemontese-lombarda, e che attrae come un divino miraggio; la montagna che vide le prime grandi imprese alpinistiche italiane (prima ancora che il glorioso Club Alpino sorgesse per la provvida e nobile iniziativa di Quintino Sella), eternate nei nomi di Giordani, di Gnifetti, di Vincent, di Farinetti, di Martelli; il colosso che seppe ispirare al sacerdote Achille Ratti, oggi Papa Pio XI, il fervore della lotta con le rupi della terribile Nordend e la nitida prosa che ne fissa la narrazione memoranda; l'immenso blocco montuoso che dall'Ossola per una serie di vette sublimi corre a formare i termini sacri con la vicina Elvezia, giungendo per il Breithorn al Cervino, e che da oltre un secolo forma il pacifico campo di nobili ardimenti di diecine di migliaia di alpinisti, ben merita questo nastro stradale, che ne ponga oggi in valore le inimmaginabili e incomparabili bellezze e apra nuovi orizzonti al suo divenire turistico e alla resurrezione economica delle vallate che in un largo ventaglio si dipartono dalla sua base gigantesca.

Noi auguriamo infine che la « Strada del Rosa » venga come buon esempio e sprone all'esecuzione di quel grandioso progetto della « *grande strada delle Alpi occidentali* », (di cui un altro tecnico valoroso, l'ing. Giacinto Soldati, parlava al Rotary di Torino, in una riunione del marzo 1932), rete rotabile continua da San Remo a Pallanza, al piede delle più alte vette del nostro confine.

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

Nuove pubblicazioni.

Al già noto volume sui *Santuari in Italia*, in cui sono largamente descritti tutti i nostri più mistici luoghi meta di pellegrinaggi, l'ENIT, in collaborazione con le FF. SS., ha ritenuto utile far seguire, in una pubblicazione più concisa e di più facile consultazione, i dati dei principali Santuari, raggruppandoli per regioni e dando per ciascuno le informazioni più essenziali. Tale pubblicazione, edita in varie lingue, sta per essere posta in distribuzione dall'ENIT.

Citiamo anche le altre seguenti pubblicazioni, fra le più recenti:

Abruzzo, cuore d'Italia, in cinque edizioni (italiana, inglese, francese, tedesca e spagnuola);

Perugia e l'Università Italiana per stranieri, in francese, inglese e tedesco;

Feste tradizionali in Italia, nelle edizioni inglese, francese, tedesca e spagnuola;

Vita musicale in Italia, nelle edizioni francese, inglese e tedesca.

Inoltre, della serie di guidine delle città di maggiore interesse turistico, sono uscite le edizioni, nelle varie lingue, di *Firenze, Venezia, Milano, Torino, Genova, Napoli, Siena, Assisi*, ecc.

Infine è uscito, per ora nella sola edizione tedesca, il volumetto sulle più recenti *Scoperte Archeologiche in Italia* e l'altro, anche esso in tedesco, intitolato *Luoghi di Cura e Bagni in Italia*.

È stata inoltre posta in distribuzione una pianta della città di Roma recante le più recenti variazioni.

A cura poi del Comitato turistico Italo-Turco, ed edito dell'ENIT, è stato largamente distribuito un opuscolo sull'Italia, suggestivamente illustrato e redatto in lingua turca.

Il Bollettino dell'ENIT: "Statistica del Turismo".

È uscito il numero 4-5 del Bollettino dell'ENIT « Statistica del Turismo », riferentesi ai mesi di aprile e di maggio. Il Bollettino contiene i dati definitivi del movimento turistico avvenuto nelle Stazioni di cura, soggiorno e turismo nel 1931 e inizia la pubblicazione dei dati del 1932. Esso contiene interessanti tabelle e diagrammi relativi a studi particolari compiuti dall'Ufficio di Statistica dell'ENIT, ed è corredato da dettagliati e importanti articoli sulla semplificazione del servizio di statistica attuata dall'ENIT e sul movimento turistico nelle stazioni di cura dell'Appennino e delle Alpi Piemontesi nel 1931.

Viene così fornito un prezioso materiale a coloro che si interessano del nostro movimen- to turistico, che riveste tanta importan- così nel campo economico come in quello m- rale e politico.

Preparazione dell'Annuario "Gli alberg- in Italia 1932".

In ottemperanza a quanto dispone il R. L. 21 febbraio 1932, X, in queste ultime se- timane sono affluite al Commissariato per Turismo le denuncie dei prezzi che tutti alberghi, pensioni e locande del Regno d- vranno praticare durante il corrente ann- per la compilazione dell'Annuario *Gli Albe- ghi in Italia*, 1932, pubblicazione già mol- apprezzata dai turisti e che con quest'an- vedrà aumentare la sua importanza, sia p- la maggior copia di notizie che conterrà, s- perchè contro gli albergatori che non rispe- tassero le tariffe in essa pubblicate sono com- minate rigorose sanzioni.

Naturalmente l'uscita dell'Annuario subi- quest'anno qualche ritardo, perchè il R. L. 21 febbraio disciplinante le denuncie de- albergatori è stato pubblicato soltanto il marzo e quindi è in vigore appena dal aprile.

Il non indifferente lavoro di selezione del- denuncie e di compilazione dei testi è pe- già a buon punto, e l'ENIT conta di pote- pubblicare quanto prima qualche fascicolo r- guardante le regioni maggiormente interessa- al movimento estivo.

I Concorsi delle stazioni fiorite alla prima Mostra Nazionale di floricoltura a Sanremo.

Sotto gli auspici dell'ENIT e delle Ferrov- dello Stato, il Comitato Esecutivo dei Con- corsi di abbellimento delle stazioni e di al- impianti ferroviari è intervenuto alla Mostr- Nazionale di Floricoltura svoltasi di recen- a Sanremo per presentarvi i risultati ottenu- con le indovinatissime e ben riuscite gare an- nuali per l'adornamento floreale delle nostr- stazioni ferroviarie, iniziatesi in forma orga- nica e continuativa nel 1926 e culminate c- Concorso Nazionale che ha avuto luogo du- rante lo scorso anno.

Otto acquarelli, molto ben riusciti, dei pro- Cantori di Roma, presentavano, in forma ar- stica e vivace, le stazioni che nelle singole g- re ottennero il primo premio: Gioia Tau- per il 1926; Poggibonsi per il 1927; Forlì pe- il 1928; Sanremo per il 1929; Conegliano pe- il 1930; Zoagli, primo premio per il compar- mento di Genova per il 1931; Meina, copp- nazionale per il 1931 e il Deposito locomot- di Firenze, targa nazionale per il 1931.

Docile e silenziosa

è la manovra del cambio di velocità, quando gli ingranaggi sono protetti dall' appropriata gradazione di Mobiloil; il tenace e uniforme velo d'olio che li ricopre resiste alle forti pressioni, assorbe l'attrito, evita il logorio e le rotture dei denti.

Mobiloil "C,,"

raccomandato per la lubrificazione *estiva* degli ingranaggi del cambio e del differenziale.

Mobiloil "CW,,"

raccomandato per la lubrificazione *invernale* degli ingranaggi del cambio e del differenziale.

Nel cambio di velocità, come nel motore il

Mobiloil

resiste

e dura di più

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

LA I[a] CROCIERA AEREA DEL T. C. I.

Poi che si trattava della prima Crociera turistica aerea, non soltanto del T. C. I. ma in senso assoluto per l'Italia, i più diffusi periodici (particolarmente il *Corriere della Sera* e il *Popolo d'Italia*, che vi avevano fatto partecipare i loro redattori, Dott. Tomaselli e Mirko Ardemagni) ne riferirono diffusamente, e questo ci consiglia di non rifare qui la cronaca della riuscitissima impresa e di limitarci a constatare il successo e a trarne quelle conclusioni a cui ci eravamo proposti di arrivare se anche questa volta, anzi questa volta più che mai, non ci fossero mancati gli indispensabili aiuti, la volenterosa collaborazione, i pronti consensi.

Che cosa si proponeva il Touring indicendo la Crociera aerea Milano (o Genova)-Roma; Roma-Venezia; Venezia-Milano?

L'aviazione militare italiana ha conquistato tal fama, grazie alle sue magnifiche imprese, culminate, per ora, nella transvolata atlantica della squadriglia guidata dal Ministro dell'Aeronautica in persona e grazie anche a quelle «giornate dell'Ala» che lasciano in quanti vi assistono sentimenti di stupore, di ammirazione, di entusiasmo, che il Paese non ha bisogno di altra opera di persuasione per ritenere che i limitati mezzi di cui i nostri bilanci dispongono non potrebbero essere meglio usati per quanto riguarda l'efficienza degli apparecchi: ma per quanto riguarda l'elemento *uomo*, non abbiamo nulla da invidiare a nessuno. Onore a Chi ci ha fatto raggiungere questo primato!

Nell'aviazione civile, uomini e apparecchi sono pure di primo ordine. Le Società a cui ne è commesso l'esercizio hanno alla testa eccellenti organizzatori. Restiamo indietro di altre Nazioni nei percorsi chilometrici e nel numero di viaggiatori trasportati, sempre in relazione ai percorsi.

Chi segue in questa Rivista il Notiziario, sempre ricco e variato, che dedichiamo all'aviazione, vi trova copiose statistiche, a conferma di quanto sopra. Fortunatamente vi trova anche l'indice di rapidi progressi. Ma non nel rapporto fra i percorsi e i viaggiatori. Nel 1926 i km. percorsi erano 523.122 e i passeggeri 3991; nel 1931 rispettivamente 4.152.007 e 33.650. Il rapporto dunque è cresciuto di poco: e si noti che fra i passeggeri sono compresi gli stranieri, più propensi a valersi di tale mezzo di trasporto.

Perchè? Le ragioni possono essere molte, e non saremmo in grado di enumerarle tutte; ma indubbiamente vi concorre il diffuso concetto che la navigazione aerea presenti un coefficiente di rischio molto elevato, e a molti fa effetto il sapere che proprio davanti alle comode poltroncine da cui lo sguardo si estende di là dai limpidi cristalli, una capace busta contiene un ragionevole numero di sacchetti su cui è stampata la preoccupante scritta: «Per il mal d'aria».

Colla sua «Crociera» il Touring voleva, mercè un largo esperimento collettivo, fornire un nuovo elemento probatorio a quello che le statistiche già avevano dimostrato: le statistiche da cui appare che, in tutto il 1931, nessun grave incidente turbò il regolare corso dell'aviazione civile italiana: nessuna vittima, nessun disastro.

La riprova fu raggiunta. Gli 11 apparecchi, anzi 14 contando quelli che a Roma sostituirono i 3 idrovolanti usati nel percorso Genova-Roma, non ebbero bisogno di alcuna riparazione, ove si tolga il cambio di alcune candele alla partenza da Roma per Venezia.

I tempi normali furono osservati e in qualche caso superati: (Roma-Venezia, due ore e un quarto). Gli accenni a quei disturbi che sono così frequenti nella navigazione, pochi, lievi, brevissimi. E, per intendere tutto il valore dell'esperimento, bisogna tener conto che più di

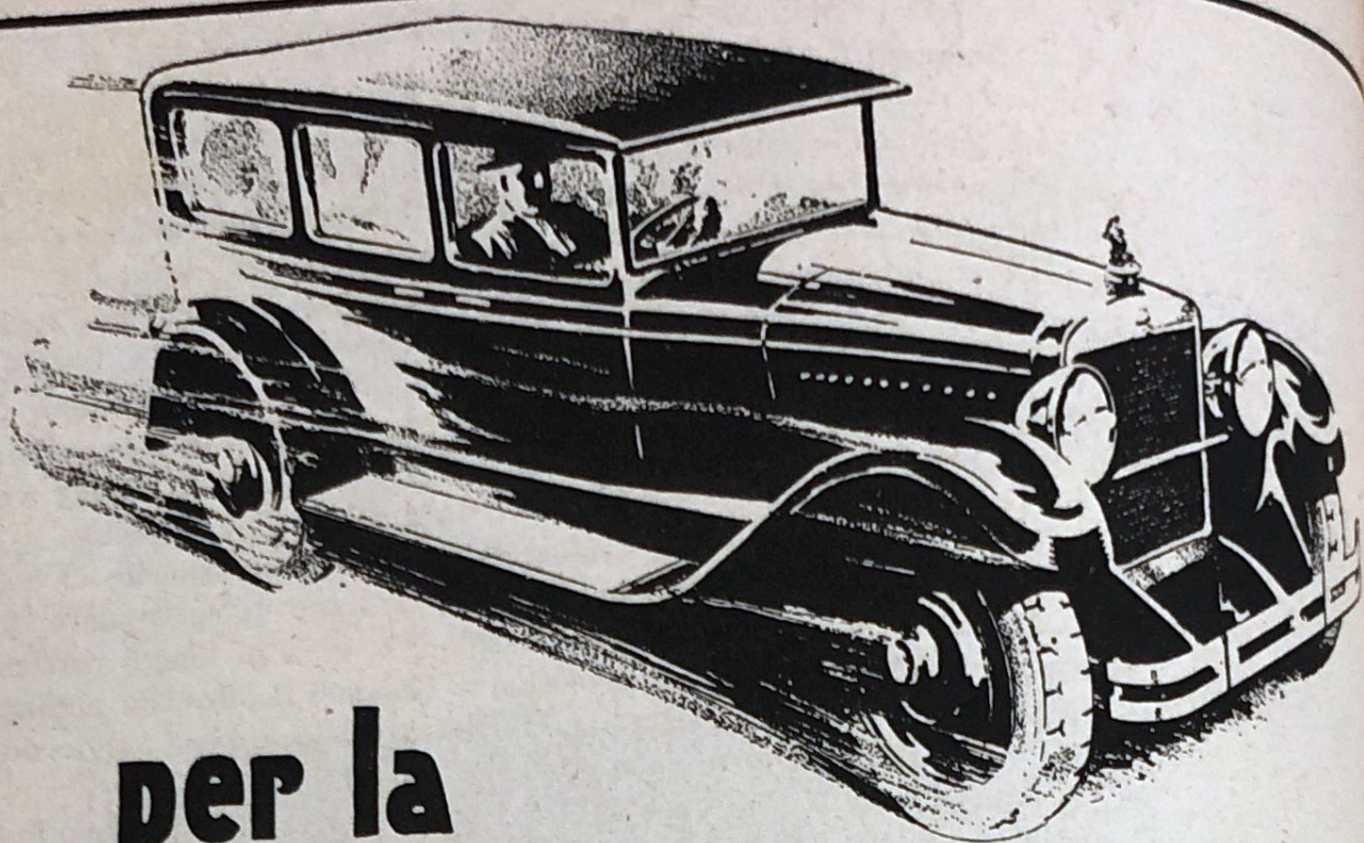
metà, forse due terzi dei partecipanti erano al loro primo volo: e che le condizioni atmosferiche in quella disgraziata settimana in cui fu dovuta rinviare anche la «Giornata dell'Ala» non furono favorevoli se non nel tratto Roma-Venezia: punto buone nei tratti Milano-Roma e Venezia-Milano. Eppure siamo certi che nessuno dei nostri compagni, e tanto meno delle nostre compagne — ben 15 signore e signorine — scendendo dal velivolo al termine dell'escursione abbia detto in cuor suo: « Non ci tornerei ». Al contrario, pensiamo che avrà detto: « Ci tornerò ».

Un altro pregiudizio — se mai esisteva — dev'essere caduto: che il rapido inalzarsi dalla pianura a quote che salirono a 2700-2800-3000 metri ed oltre potesse esser causa di qualche disturbo di circolazione, specie nelle persone anziane, che fra noi non erano in piccol numero. Senz'essere indiscreti potremmo citare, fra le compagne di viaggio, una signora di ben 73 anni che fu modello di « comportamento turistico »; altri tre superavano i 70 e una decina veleggiavano fra la sessantina e la settantina. Nessuno avvertì la differenza di pressione.

Intendiamoci. L'aviazione è — e probabilmente resterà — un mezzo eccezionale di trasporto. Anche per il suo costo. Ma è prezioso per quanti hanno bisogno di risparmiare del tempo, di accorrere a una chiamata urgente, di evitare il disagio e la noia di lunghi percorsi in ferrovia, di lenti tragitti per via d'acqua. Da Civitavecchia a Cagliari il piroscafo impiega venti ore: e l'aeroplano, da Ostia, due e mezza (questa linea aerea è frequentatissima e si devono moltiplicare le corse); da Roma a Berlino in ferrovia ci vogliono 29 ore: e in velivolo 8!

Per il turismo, i vantaggi possono essere di duplice natura. Chi si propone di visitare una lontana regione, può risparmiare il tempo, nel recarvisi dal luogo della sua residenza, tanto più se il tratto intermedio gli è già noto. Di là potrà iniziare il giro turistico con mezzi che gli consentano di conoscere partitamente uomini e cose. Ma la visione complessiva del paese quale la si gode in un viaggio aereo, è tale spettacolo che vale da sè il tempo, la spesa e quel piccolo sforzo di superare non già l'impressione del distacco dalla terra, chè nulla vi è di più dolce, insensibile, rassicurante, ma del nuovo, se si è al primo volo: quella stessa impressione che dovettero provare ai loro tempi quelli che primi scesero a fendere « coi remi il seno a Teti »: e anche quelli che si rinchiusero, or è poco più di un secolo, nelle prime vetture trainate da una locomotiva. Ora nessuno più paventa un viaggio in mare o in ferrovia, ancor che non manchino disastri talvolta gravissimi e centinaia di vittime dell'uno e dell'altro mezzo di trasporto. E l'automobile? Non passa giorno che non si registri qualche incidente mortale: eppure chi esita a valersene e quanti sanno moderarne la velocità? Faccio riferimento alla statistica comparata degli incidenti, pubblicata a pag. VIII del fascicolo di maggio de *Le Vie d'Italia*.

Ma sento risuonare all'orecchio una domanda che vorrebbe essere senza risposta. E Maddalena? E Endresz? E Goulette? Non erano celebratissimi assi? e son finiti tragicamente. La risposta si può trovare in una osservazione che udii dalla bocca di un valente quanto prudente pilota: « Fino che noi diamo del *Lei* all'apparecchio, tutto va bene: è quando cominciamo a dargli del *tu* che nasce il pericolo ». Ora i piloti dell'aviazione in servizio pubblico non si danno mai ad acrobazie: sono appaiati al comando, così che se uno per qualsiasi ragione venisse meno al suo compito, l'altro non ha nemmeno bisogno di muoversi dal suo posto per sostituirlo: e sentono la responsabilità del loro ufficio, e seguono le rigorose istruzioni di somma prudenza che vengono a loro impartite.

Ma tornando al godimento di una trasvolata, dobbiamo dire che, per certi rispetti, esso non ha paragoni. L'abusata frase «il volto della Patria» acquista un senso di realtà quando noi teniamo, dalla comoda posizione di osservatore, fisso lo sguardo sulla superficie che si stende sotto i nostri occhi. Quella varietà e complessità e armonia di elementi che il geografo intuisce nella proiezione di una carta topografica, gli si offrono al vero solo che si innalzi poche centinaia di metri dal suolo. I sistemi orografici, colle catene secondarie che si staccano dalla dorsale, i corsi dei fiumi e le ragioni delle loro sinuosità; le magnifiche reti stradali, colle arterie maggiori e minori, i lunghi rettifili e le flessuose stradette; la laboriosa opera dei coltivatori della terra; i meandri dei corsi d'acqua dove si sparpagliano presso la foce; i banchi subacquei di sabbia e le incredibili varietà di colorazione della lucente distesa marina; le forme caratteristiche dei centri abitati (ricordate Lucca, Pisa, Spoleto, Urbino, San Marino, Chioggia e l'incantatrice Venezia?) si percepiscono con un'evidenza che non può essere procurata in nessun modo, neppure dall'alto di un monte o dalla sommità di una torre Eiffel. L'insetto che passeggiasse sulla nostra faccia e non potesse staccarsene non avrebbe più prospettica visione di quello che

noi abbiamo del nostro paese se non ci decidiamo a inalzarci nelle regioni del cielo. Ecco perchè la nostra Associazione ha sentito di dover promuovere, con un'eloquente esperienza, questa nuova superba forma di turismo: così come aveva fatto colle altre, che si svilupparono durante i pochi decenni della sua esistenza: pochi, ma che valgono dei secoli, se misurati alla stregua del progresso. E fra le più belle conquiste del progresso, questa apparirà nel tempo sempre più meravigliosa: la conquista dell'aria, che consente all'uomo di dire: «in me stesso m'esalto».

Il Touring sente il dovere di rinnovare qui l'espressione della sua gratitudine:

a S. E. il Ministro Italo Balbo, che non solo fu l'alto patrono della Crociera, ma diede personalmente tutte le disposizioni atte a renderne possibile e agevole l'attuazione, mettendo a disposizione anche 3 apparecchi dell'Aviazione Militare; — a S. E. il Ministro Costanzo Ciano conte di Cortellazzo, per le riduzioni concesse ai partecipanti alla Crociera per i viaggi fino a Milano o a Genova e ritorno; — al Comm. Dott. Manlio Molfese, Capo dell'Aviazione Civile al Ministero dell'Aeronautica, che coordinò le collaborazioni delle Compagnie di Aviazione; — all'On. Gr. Uff. Umberto Klinger, Consigliere Delegato della Società Aerea Mediterranea, che prodigò la sua feconda attività nella cura dell'attuazione pratica della manifestazione, coadiuvato dal Cav. Uff. Cap. Antonio Venturini e dall'Ing. Forte per lo scalo a Venezia; — all'Amministratore Delegato della Società Avio Linee Italiane, Nobile Giovanni Marini, al Direttore della Società stessa Dott. Ing. Gino Solesin, e al capo dell'Ufficio propaganda, Cav. Galante; — al Direttore della S. A. di Navigazione Aerea, Ing. Cav. Uff. Guido Sacerdoti; — ai valorosi piloti: il Magg. Liberati, i Tenenti Mencarelli, Scovenna e Castellani, i signori Algarotti, Riva, Terzi, Baldi, Ing. Marsaglia, Vladimiro, Baldelli, Magistrini Pasquali, Bianchini, Schiona; — al nostro Console di Genova, Rag. Silvio Padovani e a quello di Murano, signor Marco Quarisa; — ai Direttori dei principali giornali, e particolarmente quelli di Roma, Venezia e Milano; — al Dott. Prof. Guido Calza, Direttore degli Scavi di Ostia, che con felice ed eloquente parola illustrò ai crocieristi l'interessante città antica; — al Prof. Ugo Antonielli, Sovraintendente ai lavori di ricupero delle navi di Nemi, che per incarico del Gr. Uff. Prof. Parpagliolo, Vice-Direttore Generale delle B. A., accompagnò gentilmente i nostri Soci nella interessantissima visita alle navi di Caligola; — e rivolge un ben meritato encomio al Rag. Ferrante Fantoni Modena, capo dell'Ufficio Escursioni del Touring, che fu il primo ideatore e l'instancabile Direttore della Crociera.

S. E. il Generale Porro, Ministro di Stato.

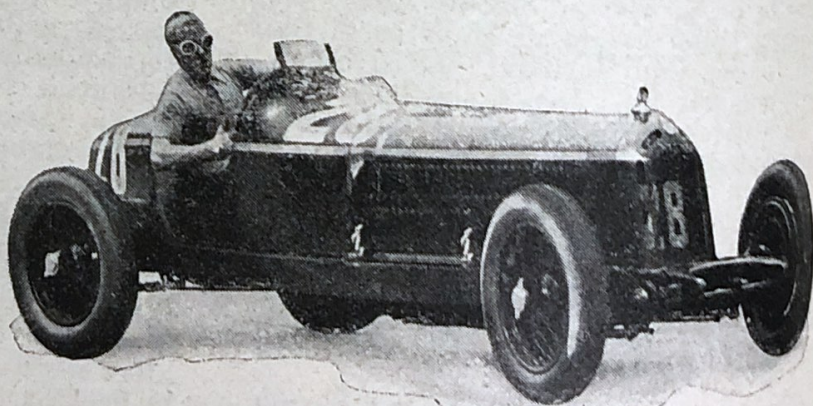
Con recente deliberazione, al Generale d'armata Conte Carlo Porro, che fu a fianco di Luigi Cadorna nella preparazione dell'Esercito italiano alla vigilia della guerra e Sotto Capo di S. M. fino all'ottobre 1917, venne conferita l'alta dignità di Ministro di Stato.

Il Touring Club Italiano, che si onora di avere non solo fra i suoi Consiglieri, ma fra i più attivi suoi Collaboratori l'illustre patrizio lombardo, vivamente si compiace di così grande riconoscimento decretato a Chi, per le sue eccezionali benemerenze, ne è pienamente degno.

Gli scopi del II Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

Di questa importante manifestazione che si terrà a Milano, presso il nostro Sodalizio, dal 1º al 7 ottobre c. a., abbiamo già dato un cenno fugace, che vogliamo qui completare.

Essa è destinata a continuare quel lavoro di studio e di propaganda dei carburanti sussidiari che, iniziatosi brillantemente col I Congresso Internazionale del Carbonio Carburante, tenutosi a Bruxelles nel 1930, ebbe un grandissimo sviluppo in quei «Congrès et Journées des Combustibles, Carburants et Lubrifiants Nationaux, Métropolitains et Coloniaux» che ebbero luogo a Parigi dal maggio all'ottobre dello scorso anno e culminarono nella costituzione del «Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante». La caratteristica più simpatica di questo lavoro è data dalla spontanea e cordiale collaborazione dei tecnici di oltre 20 Nazioni alla risoluzione di un problema che ha interesse e portata mondiali.

Dalla Svezia alla Turchia, dalla Russia alla Spagna, dal Brasile e dall'Uruguay alla Cina è infatti tutto un fervore di studi e di esperienze diretti alla ricerca di carburanti atti a sostituire, specialmente in caso di guerra, la benzina di importazione. Importantissimi. fra questi, i carburanti solidi (legna, carbone di legna, agglomerati di carbone vegetale, ecc.) ed in generale quelli a base carboniosa. Il loro campo di applicabilità è assai vasto, con particolare indicazione per l'autotrazione pesante e per l'agricoltura (trattrici, motoaratrici, gruppi motori od elettrogeni, motopompe). Alcune

applicazioni del genere furono già replicatamente illustrate sulle Riviste del T. C. I.; mentre scriviamo sta terminando, ad es., l'annuale « Rallye des Carburants Nationaux » dell'Automobile Club Francese. Ottime possibilità di applicazione del carbone di legna alla alimentazione degli autocarri pesanti furono dimostrate, in questi ultimi tempi, dalle esperienze compiute dalla « Société Suisse pour l'Etude des Carburants », e sono infine recentissimi i risultati di quelle effettuate dalla Accademia degli Ingegneri di Stocolma, sopra automezzi (autocarri e trattori) muniti di gassogeni Panhard, Svedlung e Widegren.

Gli argomenti dei quali si dovrà occupare il Congresso di Milano sono pertanto, in tesi generale, tutti quelli inerenti alla produzione ed alla utilizzazione del carbonio (di origine vegetale oppure minerale) in quanto atto alla produzione di energia motrice nei motori a scoppio oppure a combustione interna: sia direttamente (motori Diesel-Pawlikowsky), sia previa gassificazione entro appositi gassogeni.

La manifestazione promossa ed organizzata dal nostro Sodalizio si terrà sotto gli auspici dei Ministeri della Guerra, dell'Agricoltura e Foreste, delle Comunicazioni, delle Corporazioni, delle Colonie, e del Sottosegretariato per la Bonifica Integrale. Essa ha inoltre già ricevuta l'adesione del Consiglio Nazionale delle Ricerche, del Comitato Nazionale Forestale, della A. N. C. C., della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, nonchè dei principali Istituti ed Enti, nazionali ed esteri, che si occupano dell'argomento. Citiamo, fra questi ultimi, il Comitato Internaz. Permanente del Carbonio Carburante, il « Centre du Carbone », l' « Office National des Combustibles Liquides » ed il « Comité des Forêts » di Parigi, il « Touring Club Belga », l' « Automobile Club Francese », la « Société Centrale Forestière de Belgique », la « Société Suisse pour l'Etude des Carburants », l' « Instituto Forestal de Investigaciones y Experiencias » di Madrid, l' « Istituto per l'Economia dei Combustibili » (Olanda), la « Sociedad dos Amigos dos Arvores » di Rio de Janeiro, l'Automobile Club Germanico, ecc. Numerose le adesioni ufficiali di Governi esteri, nonchè dei più eminenti tecnici delle varie nazionalità.

L'iscrizione al II Congresso Internazionale del Carbonio Carburante costa L. 25, con diritto a ricevere gli Atti del Congresso. Il Regolamento-programma, redatto nelle lingue: italiana, francese, tedesca, inglese, viene inviato gratuitamente dietro richiesta. Per schiarimenti, richieste di programmi o di iscrizioni, rivolgersi alla Segreteria del Congresso, presso il *Touring Club Italiano*, Corso Italia, 10, Milano.

La nuova Sede dell'Ufficio Senese del T. C. I.

Informiamo che l'Ufficio del Touring Club Italiano, a Siena, è stato trasferito nel piano nobile del palazzo Tolomei, situato nella piazza omonima.

La bandiera da guerra sui motoscafi dei Soci.

A complemento delle notizie già pubblicate circa il diritto dei nostri Soci a inalberare la bandiera da guerra sui loro motoscafi, riteniamo opportuno chiarire che *detta concessione deve intendersi limitata a quei motoscafi, in proprietà di* connazionali *Soci del Touring, che esercitino* effettivamente il diporto nautico, *esulando da qualsiasi fine di lucro.*

Sono quindi logicamente esclusi dal privilegio quei motoscafi la cui proprietà non appartenga interamente a cittadini italiani, ovvero che risultino adibiti a servizi pubblici o siano comunque noleggiati a terze persone.

I motoscafi che non hanno la caratteristica di navi da diporto padronali non possono evidentemente inalberare la bandiera da guerra.

Lucertole a due code e serpenti a due teste...

Amerigo Vespucci narrava d'aver incontrato in pieno Atlantico un'isola meravigliosa ove vivevano lucertole con due code. Quest'isola è l'attuale Fernando de Noronha, ma le lucertole che vi abitano hanno una sola coda come in ogni altra parte del mondo. Come si spieghi l'equivoco del grande Esploratore e quale origine abbia anche la leggenda brasiliana del serpente a due teste, è detto in un brillante articolo di Ernesto Ronna nel numero di luglio de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*. Lo stesso fascicolo contiene i seguenti articoli di grande interesse: F. Orteis, *Rio de Janeiro com'è oggi e come sarà domani;* U. Tegani, *Veicoli e traffici in Argentina;* P. G. Jansen, *Puerto Cabello;* M. Ferrari, *Le figlie di S. Anna in Bolivia;* J. Vicari, *Nuovi orizzonti della siderurgia brasiliana;* G. V. Callegari, *Monterrey, la città del ferro;* G. Fiocchi, *Tappe peruviane: Jauja.*

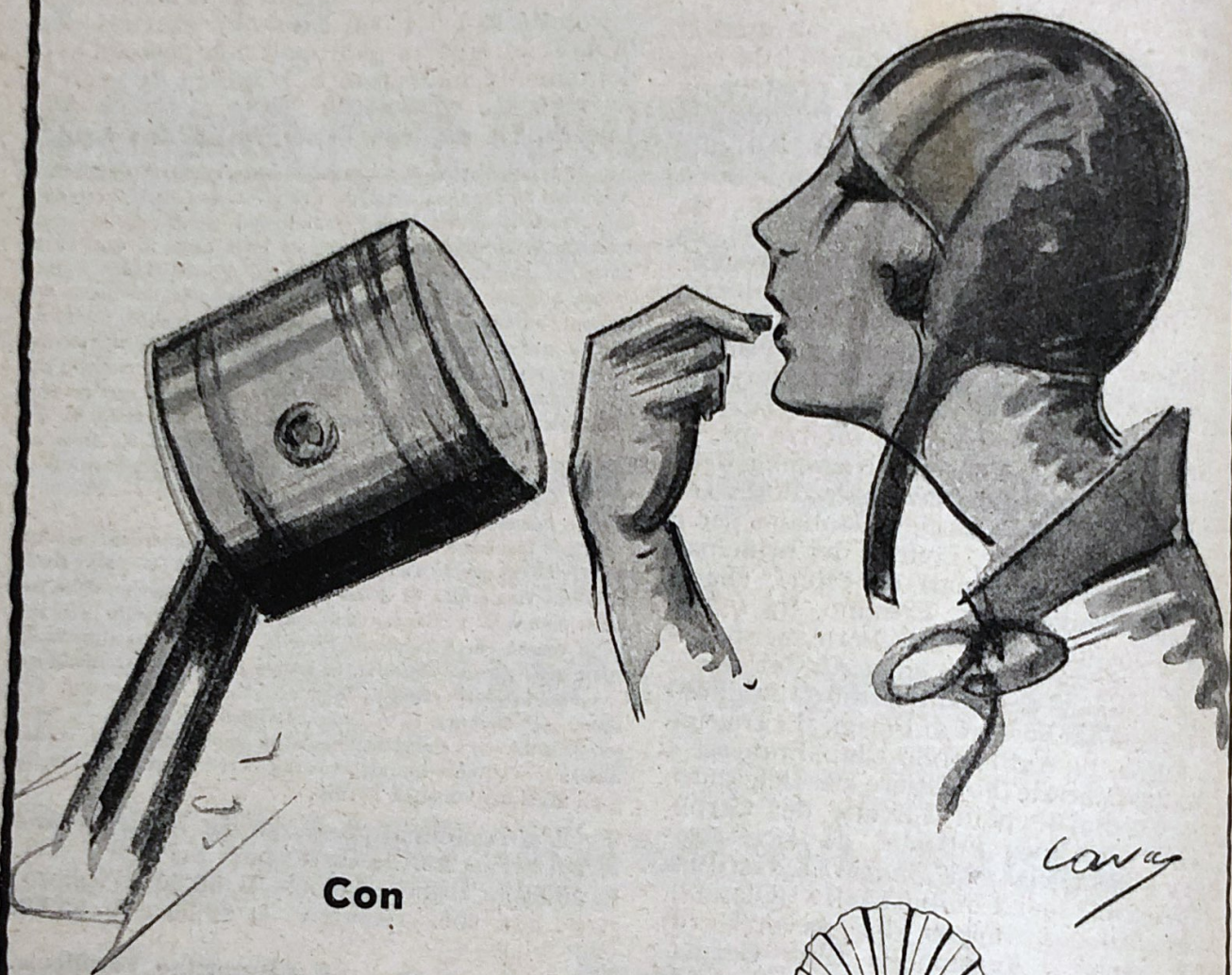
Non meno interessanti sono gli articoli riguardanti aspetti e attività del nostro Paese e argomenti vari. A. Bandini Buti narra la vita eroica di *Anita Garibaldi*, in occasione delle recenti onoranze; C. Spellanzon descrive quel gioiello della laguna veneta che è l'*Isola di Torcello;* G. Silvestri illustra le *opere del Fascismo in Italia;* S. Incisa tratta della *coltivazione e industria della canapa.* Seguono: U. E. Imperatori, *Gli sports sull'Atlantico;* G. Allegri, *Retroterra ligure;* **, *Il mausoleo di Cadorna a Pallanza*, nonchè un copioso notiziario *Italia-America*, riflettente soprattutto i rapporti economici tra l'Italia e gli Stati dell'America Latina.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* costa: per i Soci del T. C. I. **L. 25,50** in Italia e Colonie, **L. 50,50** all'Estero; per i non soci: rispettiv. **L. 30,50** e **L. 55,50.**

Il « Burattino Veridico ».

Non si tratta nè d'Arlecchino nè di Pinocchio, nè d'alcun altro membro della lignea famiglia. Il nostro « Burattino » era un corriere del XVII secolo, il quale aveva tratto dalla sua professione tanto di esperienza da pubblicare un fortunato libro intitolato appunto *Burattino Veridico*, che insegnava a viaggiare in quei tempi. G. Garofolini ne parla brillantemente nel fascicolo di luglio de *L'Albergo in Italia*, presentando l'utile libretto come una specie di guida del Touring avanti lettera. Tra i più interessanti argomenti professionali e tecnici trattati nello stesso fascicolo notiamo: U. E. Imperatori, *Il problema dell'albergo medio;* B. Scotti, *La decima mostra delle forniture alberghiere alla Fiera di Milano;* P. Stacchini, *Il campo polisportivo di San Remo;* U. Tegani, *Senigallia;* M. Marinoni, *Un saggio delle lezioni di cucina alla Scuola Alberghiera*, ecc.

L'interessante fascicolo, di 72 pagine in carta patinata di lusso, è adorno di numerose illustrazioni.

L'abbonamento annuo a *L'Albergo in Italia* costa, per i Soci del T. C. I., sole **L. 10,50** (Estero **L. 20,50**).

BENZINA & MOTOR OILS

la testa dei pistoni si mantiene tersa come uno specchio non formandosi residui carboniosi nè incrostazioni.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Tasse automobilistiche per il periodo estivo.

Il Ministero delle Finanze ha diramato a tutti i Prefetti del Regno la seguente circolare: « Allo scopo di agevolare il movimento turistico estivo si dispone in via di esperimento per il solo anno in corso la riduzione a quattro dodicesimi della tassa di circolazione, compreso il contributo di miglioramento stradale, per le autovetture da turismo circolanti dal 15 giugno al 15 ottobre 1932. Tale riduzione è applicabile a tutti gli automobili in servizio privato per trasporto di persone, agli autobus e torpedoni adibiti a pubblici servizi turistici, comprendendo in tale categoria anche quelli in servizio di linee automobilistiche pubbliche, in esercizio solo per il periodo estivo, che non abbiano servizio postale, le autovetture di qualsiasi tipo (vetturette, autobus e torpedoni in servizio pubblico da noleggio di rimesse, nonchè gli autocarri attrezzati e collaudati per eseguire speciali trasporti di persone). La concessa agevolazione tributaria dovrà essere applicata sulla tassa prevista dalla tariffa, secondo la particolare destinazione dei singoli veicoli, all'infuori, beninteso, degli autocarri adibiti ad eventuale trasporto di persone i quali debbono scontare la tassa prevista per le automobili per trasporto di persone per uso privato. Della detta riduzione potranno usufruire per il periodo dal 15 giugno al 15 ottobre 1932, gli autobus che fanno servizio per i clienti dell'albergo e solo per il trasporto dalla stazione di arrivo all'albergo e viceversa, avvertendo che in tale caso i quattro dodicesimi si dovranno computare sull'ammontare annuale della tassa prevista dalla tariffa per noleggio di rimessa, escluso il contributo di miglioramento stradale. Gli autoveicoli pei quali sarà versata la speciale tassa turistica estiva in ragione di quattro dodicesimi di quella annuale, non potranno essere tenuti in circolazione per il periodo successivo al 15 ottobre 1932, qualunque sia la data di versamento della tassa dopo il 15 giugno 1932, salvo che vengano assoggettati ad ulteriore tassazione in ragione di altri quattro dodicesimi riferibili al trimestre ottobre, novembre e dicembre 1932. Nulla è innovato al disposto dell'art. 5 della legge 30 dicembre 1923, N. 3283, in forza del quale articolo gli autoveicoli che verranno sottoposti a tassa a decorrere dal 1° luglio 1932 fino al 30 settembre 1932, potranno fruire della detrazione dei $^5/_{12}$ sull'ammontare della tassa annuale col diritto a circolare fino al 30 dicembre 1932 ».

Per ridurre il consumo del lubrificante.

Da studi ed esperienze recenti è risultato che si possono conseguire notevoli economie nel consumo dell'olio lubrificante, ricorrendo a dispositivi speciali. Tali sono, ad esempio, quei diaframmi che si mettono al fondo dei cilindri per limitare le proiezioni dell'olio, la variazione del numero degli anelli elastici del cilindro o addirittura l'impiego di segmenti o di anelli raschia-olio. Molta importanza ha poi dimostrato di avere il tipo dello stantuffo: lo stantuffo monoblocco è quello che, a parità di condizioni, permette di ottenere il minimo consumo specifico, ossia di percorrere la massima distanza con un litro di lubrificante.

Per quanto il consumo di lubrificante delle moderne automobili sia molto minore di quello che si aveva nelle vetture costruite qualche anno fa, i risultati delle esperienze suaccennate presentano un reale interesse, in quanto indicano la via per conseguire, anche in questo campo, una ulteriore riduzione del costo di esercizio delle vetture: ciò, che, in tempo di crisi, ha una notevole importanza.

Tendenze ed orientamenti nel campo degli autocarri pesanti.

Le odierne tendenze nella costruzione degli autocarri pesanti si possono così riassumere: anzitutto si nota un continuo aumento dei tipi azionati da motori Diesel; poi si osserva il graduale prevalere degli automezzi a sei ruote, delle quali le due anteriori hanno semplice funzione direttrice, mentre le quattro posteriori sono motrici: questi tipi di autocarri presentano una grandissima aderenza al suolo e si prestano pertanto per il funzionamento anche su terreni molto accidentati e privi affatto di strade. E' per tal motivo che il Ministero della Guerra, col disegno di legge che abbiamo commentato nel numero di giugno della Rivista, intende incoraggiarne la costruzione, mediante opportune facilitazioni di carattere fiscale.

Si rileva inoltre l'impiego sempre più esteso dei pneumatici giganti, a bassa pressione, che consentono di ottenere medie orarie più elevate, in quanto il pneumatico si riscalda molto meno di quelli ad alta pressione quando l'autocarro viaggia a forte velocità. Un'ultima

ed interessante tendenza recentemente apparsa nel campo dei trattori industriali è quella di munirli di due motori separati posti l'uno a fianco dell'altro sotto il cofano e provvisti ciascuno di una propria trasmissione e di un proprio ponte motore. Il trattore possiede due ruote anteriori direttrici e quattro posteriori motrici, delle quali due soltanto sono attive quando il trattore funziona con un motore solo. Se basta un solo motore per tirare il carico, si lascia in riposo il secondo, ma quando si abbiano da trainare carichi eccezionali, oppure ci si trovi in salita od in terreno accidentato, si mette in marcia anche il secondo, raddoppiando così la potenza del trattore. La soluzione accennata permette di conseguire notevoli economie nel consumo del carburante e del lubrificante, ma porta tuttavia a delle complicazioni costruttive e funzionali e ad un inevitabile maggior costo dell'automezzo, a parità di potenza.

Gli autoveicoli in circolazione in Italia.

Secondo i dati desunti dalle iscrizioni nel Pubblico Registro Automobilistico, esisterebbero in Italia, al 31 dicembre 1931, 211.844 autovetture, 9078 autobus, 73.321 autocarri, 986 trattrici stradali e 95.518 motocicli. Naturalmente da questa statistica sono esclusi gli autoveicoli esenti dall'obbligo dell'iscrizione nel P. R. A.

Si rileva facilmente il rapido incremento della diffusione di tutti gli automezzi in Italia. Se si considera che nel 1923 le autovetture, autobus compresi, sommavano a 53.755 unità, si vedrà che il numero delle autovetture, prese a sè, è oggi più che quadruplicato. Così pure quasi quadruplicati sono gli autocarri, che nel 1923 erano appena 21.785, comprese le trattrici stradali; quasi triplicati sono i motocicli, che nello stesso anno ammontavano a 39.915 unità.

Per quel che riguarda la distribuzione per regione, il primato della circolazione automobilistica al 31 dicembre 1931 è detenuto dalla Lombardia e più particolarmente dalla provincia di Milano. Seguono, in ordine d'importanza: il Piemonte, l'Emilia, il Veneto, la Toscana, il Lazio, la Liguria.

Carburatori speciali per autoveicoli adibiti ad usi particolari.

Chi abbia visto in funzione una trattrice od un autocarro militare, od un carro armato, avrà osservato come l'autoveicolo, percorrendo terreni molto accidentati, si trovi spesso ad essere notevolmente inclinato: verso l'alto, oppure verso il basso, od anche lateralmente. Tale inclinazione può raggiungere perfino i 45 gradi. Ora, è evidente che quando il motore lavora in tali condizioni l'alimentazione, studiata e prevista normalmente per una posizione orizzontale o pochissimo inclinata, non può più risultare regolare nè soddisfacente: ciò che dà luogo a perdite di potenza ed a gravi disturbi funzionali, che menomano il rendimento, l'efficienza e la sicurezza d'impiego dell'automezzo. Analoghe considerazioni si possono fare per le imbarcazioni marine munite di motore a scoppio.

Occorreva pertanto studiare un mezzo atto a far sì che anche in tali condizioni anormali il funzionamento regolare del motore, dal minimo al massimo regime, riuscisse ugualmente assicurato.

L'importante problema venne risolto con la creazione di speciali tipi di carburatori, ad attacco orizzontale oppure verticale, dotati di apposite sospensioni cardaniche. Alcuni di tali apparecchi, dopo avere subito un serio collaudo da parte delle Autorità militari, sono ora largamente impiegati sulle trattrici destinate al traino delle artiglierie.

I pneumatici a bassissima pressione.

Hanno fatto recentemente la loro comparsa anche sul mercato italiano i pneumatici a bassissima pressione, denominati «super-comfort». Questo tipo, per un carico di 800 kg. per asse, nella misura di 13 × 45, viene gonfiato a kgm. 1,4 soltanto; se il carico è minore si scende con la pressione sino a 1 kgm. appena. Si è giunti finalmente al pneumatico a minima pressione (1 atmosfera circa) che permette di viaggiare ottimamente su qualunque strada, mentre la macchina acquista una grande sicurezza e una grande stabilità.

Le macchine da corsa a quattro ruote motrici.

Da qualche tempo si nota la tendenza a rendere motrici tutte e quattro le ruote degli autoveicoli allo scopo di aumentare l'aderenza della macchina, utilizzando cioè, oltrechè l'aderenza delle ruote posteriori, anche quella delle ruote anteriori.

In linea generale i vantaggi dati da questa innovazione sono la maggior velocità e una miglior tenuta di strada. Inoltre la frenatura ottenuta col motore, abbandonando l'acceleratore, risulta più energica ed efficace, rimanendo così evitati i paurosi sbandamenti del retro-treno, conseguenti alla subitanea perdita di aderenza delle ruote posteriori.

La cosa presentava ovviamente il massimo interesse per le vetture da corsa assai potenti, destinate a corsa su strada, specialmente lungo percorsi ricchi di salite, discese e svolte numerose, le quali obbligano a continue accelerazioni e decelerazioni del motore.

E' ora comparsa la prima macchina da corsa di questo tipo, dovuta alla Casa Bugatti ed azionata da un motore a 8 cilindri da millimetri 86 × 107 e della cilindrata di circa 5000 centimetri cubici.

La vettura ha dimensioni ridotte e pesa soltanto kg. 925. Il motore può sviluppare all'incirca 300 HP, perciò ogni ruota assorbe 75 HP.

Le prove effettuate con questo nuovo tipo di macchina hanno confermato in pieno i vantaggi teoricamente previsti dell'adozione delle quattro ruote motrici.

TURISMO

L'Istituzione in Italia del Credito Alberghiero.

E' stata attuata, per il vivo interessamento di S. E. l'On. Suvich Alto Commissario del Turismo e su proposta del Capo del Governo, una provvidenza da gran tempo invocata a favore dell'industria alberghiera. Da quando in Francia venne creato un Istituto per il Credito Alberghiero e potè constatarsi il largo contributo di mezzi e più di iniziative e di impulsi che esso reca all'incremento ricettivo del paese, tale idea si venne diffondendo ed ebbe sostenitori anche da noi. La provvidenza doveva essere intensa come mezzo per accrescere e migliorare l'attrezzamento ricettivo nazionale, favorendo il sorgere delle piccole aziende dove se ne riconoscesse il bisogno, e il rinnovarsi di quelle più modeste e tradizionali superate dall'esigenza dei tempi nuovi. L'esperienza francese dimostrava inoltre come intorno a questa istituzione potessero sorgere altri organi di indagine e di ricognizione delle necessità locali e di consultazione tecnica, altre iniziative finanziarie che accrescono le disponibilità necessariamente limitate che lo Stato avrebbe potuto mettere a disposizione del nuovo Istituto di Credito Alberghiero. E' così che dopo sette anni di vita, l'istituto francese presenta un attivo di 15.000 camere nuovamente costruite o rinnovate, con una erogazione di prestiti di 60 milioni di franchi, pari ad un concorso di 4000 franchi per camera.

L'idea del Credito Alberghiero, diffusasi fra noi con questo stesso obiettivo di incremento e di rinnovamento recettivo, dovette però subire una profonda modificazione in relazione alle condizioni e alle difficoltà del momento attuale. Il diminuito traffico turistico, conseguente alle condizioni economiche mondiali, rendeva la situazione di molti alberghi assai difficile, spesso insostenibile. Negli anni più prosperosi per le attività turistiche, s'erano venuti attuando anche in Italia una trasformazione e un incremento alberghieri veramente imponenti. Però questo stesso fervore di iniziative aveva trascinato non pochi albergatori a contrarre impegni per i quali essi avevano scontato in anticipo il permanere della prosperità del momento. Vennero invece poi la contrazione del traffico, la diminuzione dei prezzi, la disastrosa concorrenza, e tutti gli altri malanni che si comprendono sotto la designazione della crisi; ed ecco che il piano finanziario preveduto non poteva più attuarsi. Le aziende su cui gravano impegni per mutui contratti, specie con le banche, che verso l'industria alberghiera non si mostrarono mai troppo ben disposte, si trovarono a non poter far fronte alle loro scadenze. Di qui uno stato di disagio generale che ebbe ripetute ed esplicite affermazioni nella stampa e nei convegni alberghieri: degno di menzione fra questi, quello che ebbe luogo a Milano il 29 febbraio u. s., durante il quale S. E. l'On. Suvich annunciava appunto l'istituzione imminente del Credito Alberghiero, come mezzo per fronteggiare la situazione che i relatori avevano esposto in termini assai gravi.

Le legge attuale sul Credito Alberghiero risponde dunque alla necessità del momento, ed ha principalmente lo scopo di soccorrere l'industria alberghiera in questi difficilissimi frangenti. Essa difatti stanzia una somma di 10 milioni di lire per 10 anni, a partire dal 1932-33, con le due seguenti destinazioni: *a*) «di alleviare per le aziende alberghiere gli oneri eccessivi contratti alla data della presente legge»; *b*) «di facilitare la concessione di nuovi crediti». Ma mentre per l'attuazione del primo scopo la legge determina le condizioni e le modalità di procedura, quanto al secondo scopo, cioè alla concessione di nuovi prestiti, esso viene differito fino alla pubblicazione di altro Decreto Reale, col quale «sarà provveduto alla costituzione di un Istituto per l'Esercizio del Credito Alberghiero». Per il momento, non v'è dubbio che la legge si preoccupa solo di recare soccorso alle aziende in pericolo, e difatti parrebbe assurdo pensare all'incremento di un'attività, nel momento stesso in cui essa dimostra di non saper reggere al peso degli impegni assunti. Le cautele di tale soccorso, assai opportune ed avvedute, sono enunciate negli articoli 4, 5, 6, 7 ed 8 della legge; per esempio, che il contributo dello Stato al pagamento degli interessi potrà arrivare ad un massimo del 3 %, in modo che a carico dell'azienda alberghiera rimanga un interesse, libero da ammortamenti, non inferiore al 5 %; che la concessione sarà subordinata all'accertamento delle possibilità economiche dell'azienda, accertamento da farsi anche mediante l'ispezione dei libri; che per la concessione del contributo stesso debbasi dimostrare che il mutuante abbia accordato una diminuzione degli interessi passivi, e inoltre si siano attuate nella gestione dell'albergo quelle riduzioni degli altri oneri che il Comitato riterrà necessarie al risanamento finanziario dell'azienda.

Per quanto giusto ed opportuno debbasi ritenere dunque lo scopo immediato che la legge si propone, non si può tacere che essa non reca, in un primo tempo, il contributo sperato per il rinnovamento alberghiero del Paese. Ora, se nelle condizioni attuali le ragioni del soccorso soverchiano quelle dell'incremento, non crediamo che tale criterio debba considerarsi definitivo e permanente; e del resto la legge stessa, con la riserva dell'annunciato Decreto per la costituzione dell'Istituto del Credito Alberghiero, dimostra di non volere sacrificare quella che dovrà essere, in un futuro più o meno lontano, l'azione costruttiva di questo intervento statale. Né può ritenersi che esista una contraddizione fra i due scopi: poichè l'industria più in pericolo e al cui soccorso è soprattutto

LE GIORNATE ESTIVE

recano una tale intensità di luce da causare abbagliamento e pregiudizio agli occhi. Sarà perciò assai bene che, trovandosi al mare, in montagna, sui campi sportivi od anche semplicemente nelle vie cittadine, si protegga la propria vista con un paio di occhiali formati con lenti Zeiss-Umbral. Tutti coloro che le hanno provate — oculisti, alpinisti, sportivi, ecc. — apprezzano quanto mai il gradevolissimo attenuamento di luce procurato dalle «Zeiss-Umbral», attenuamento uniforme su di uno spaziosissimo campo visivo entro al quale i colori naturali rimangono pressochè inalterati. Per queste prerogative, come pure per la meravigliosa limpidezza della visione, le Umbral stanno alla pari con le «Lenti Zeiss-Punktal» di mondiale rinomanza.

Dal Vostro Ottico troverete i cristalli Umbral in tre diverse gradazioni di oscuramento per semplice difesa dalla luce eccessiva od anche per la contemporanea correzione di qualunque difetto visivo.

CRISTALLI PROTETTIVI

che riparano gli occhi dalla luce abbagliante.

Vendita ed applicazione presso tutti i buoni ottici.

Opuscoli illustrativi «UMBRAL 162» spedisce gratis a richiesta

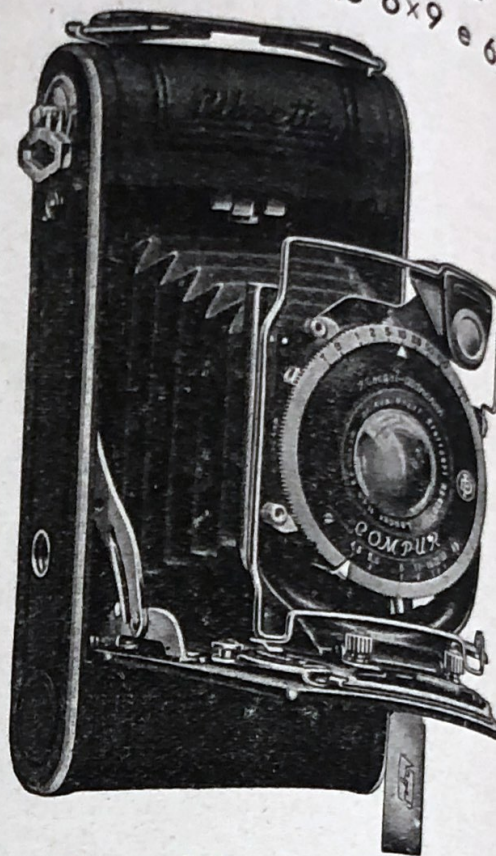
"LA MECCANOPTICA" - S. A. S.

Corso Italia, 8 **MILANO (105)**

Rappr. Gener. **CARL ZEISS - JENA**

NAGEL "Librer

N. 74 e N. 79

per pellicole in rullo 6×9 e 6

In questo modello estremamente eleg
Nagel ha realizzato l'apertura a libro i
modo originale, e cioè mediante una pic
leva laterale che libera, con una manovra s
plicissima, il coperchio. In tutto il riman
l'apparecchio è un capolavoro di mecca
di finezza e di buon gusto. Copertura e
fietto in ottima pelle, fronte ad **U** rigide
alluminio e spostabile verticalmente, un mi
luminoso pieghevole e un'altro mirino ico
metrico rientrante, carrello fisso e solido, g
in ottone fresate e nichelate, messa a fu
mediante leva radiale da m. 1 all'infinito.
speciale struttura metallica ha permesso la m
sima leggerezza e il minimo volume. L'ot
Nagel non ha bisogno di raccomandazio
per luminosità e precisione di dettaglio.

	6×9 (74) Lire	6,5×11 Lire
Ottica Nagel 6,3 otturatore Pronto	—	390.–
» » 6,3 » » S*	330.–	—
» » 4,5 » » S*	370.–	460.–
» » 4,5 » Compur S*	—	600.–
» » 4,5 » » S* (pelle marron)	—	670.–

(* con autoscatto).

In vendita presso i buoni Rivenditori

Soc. An. «A-Z»

VIA COSIMO DEL FANTE, 19 **MILANO**

Rappresentanza Generale per l'Italia

Catalogo gratis

diretta in un primo tempo la legge attuale, è quella dei grandi alberghi; mentre i piccoli e medi alberghi non richiedono aiuto che per il loro primo sorgere e per il loro rinnovarsi, potendo poi far fronte ai loro impegni. La legge considera dunque entrambe le necessità, e se nel momento particolarmente grave che si attraversa, dà la precedenza alla prima per la salvezza delle aziende in pericolo, auguriamo che non tardino a verificarsi quelle migliori condizioni per cui il preveduto Istituto del Credito Alberghiero possa dedicarsi, col proprio contributo finanziario e con l'organizzazione di centri di indagine e di ricognizione, a quel programma di incremento e di rinnovamento delle piccole e modeste aziende alberghiere che maggiormente risponde alle necessità del turismo nazionale, e del quale il nostro Sodalizio fu costante assertore.

Testo della Legge sul Credito Alberghiero.

Art. 1. — Al fine: *a*) di alleviare per le Aziende alberghiere gli oneri eccessivi contratti alla data della presente legge; *b*) di facilitare la concessione di nuovi crediti, è stanziata nel bilancio del Ministero delle Finanze la somma annua di L. 10 milioni per un periodo di dieci anni, a cominciare dall'esercizio 1932-33.

Art. 2. — Il Commissario per il Turismo, di concerto con il Ministro delle Finanze e con quello delle Corporazioni, stabilirà ogni anno la proporzione in cui i 10 milioni di stanziamento annui saranno divisi, per il raggiungimento dei due fini indicati all'art. 1.

Art. 3. — Presso il Commissariato per il Turismo è costituito un Comitato composto da: un rappresentante del Ministero delle Finanze, un rappresentante del Ministero delle Corporazioni, un rappresentante dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, un rappresentante della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo.

Il Presidente del Comitato sarà nominato dal Commissario per il Turismo al di fuori dei membri del Comitato stesso.

Il Comitato delibera sull'erogazione delle somme di cui alla lettera *a*) dell'art. 1. Per la validità delle deliberazioni è necessaria l'approvazione del Commissario per il Turismo.

Art. 4. — Il contributo per l'alleggerimento dei mutui onerosi già contratti alla data della presente legge, da concedersi in forma di contributo sugli interessi, potrà arrivare al massimo al 3 % all'anno, in modo da lasciare a carico dell'azienda alberghiera un interesse, libero da ammortamenti, non inferiore al 5 %. Nella deliberazione di concessione del contributo statale sarà indicato anche il numero degli anni per i quali lo stesso dovrà decorrere.

Art. 5. — Nel caso che l'azienda, per avvenimenti sopravvenienti, non desse più affidamento di un esercizio economicamente utile, o venisse a mancare delle necessarie garanzie, il Comitato potrà togliere il beneficio del contributo anche prima del termine fissato.

Contro tale deliberazione del Comitato, l'azienda interessata potrà fare ricorso al Commissario per il Turismo.

Art. 6. — Potranno usufruire delle agevolazioni di cui alla presente legge sia aziende alberghiere che siano proprietarie dello stabile, sia aziende alberghiere che siano in stabili di affitto: saranno invece escluse aziende puramente immobiliari che non abbiano contemporaneamente l'esercizio dell'industria alberghiera.

Art. 7. — La concessione delle agevolazioni di cui alla presente legge sarà subordinata all'accertamento delle possibilità economiche dell'azienda da aiutare e della sua utilità dal punto di vista turistico.

Per tale accertamento il Comitato ha la più ampia facoltà di indagine, compresa la ispezione dei libri.

Art. 8. — Il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi dei mutui contratti alla data della presente legge, viene accordato qualora, in seguito ad accordi fra mutuanti e mutuatari, i mutui originari siano trasformati in guisa da limitare gli interessi a carico del debitore in quella misura che sia riconosciuta equa dal Comitato, e siano inoltre attuate quelle riduzioni e facilitazioni degli altri oneri ritenute dal Comitato necessarie per il risarcimento finanziario dell'azienda.

Art. 9. — Il Commissario per il Turismo, di concerto col Ministero delle Finanze e col Ministero delle Corporazioni, stabilirà le spese necessarie per il funzionamento del Comitato e le eventuali indennità per gli organi dello stesso.

Art. 10. — Con Decreto Reale, su proposta del Capo del Governo, di concerto coi Ministri della Giustizia, delle Finanze e delle Corporazioni, sarà provveduto alla costituzione di un Istituto per l'Esercizio del Credito Alberghiero e saranno stabilite le norme per il funzionamento e per la destinazione dei fondi di cui alla lettera *b*) dell'art. 1.

Art. 11. — Le disposizioni della presente legge potranno, a giudizio del Commissario del Turismo di concerto col Ministro delle Finanze e con quello delle Corporazioni, essere estese, nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'art. 2, anche agli stabilimenti di cura idrotermali di iniziativa privata, quando l'esercizio di tali stabilimenti costituisca elemento essenziale per lo sviluppo della attrezzatura alberghiera locale.

Per le Terme italiane. - Bontà di principî.

Abbiamo dato più sopra il testo della nuova legge sul Credito Alberghiero e Termale. Circa l'art. 11 di detta legge, che riguarda appunto gli stabilimenti idrotermali, il Gr. Uff. A. M. Rebucci, Presidente della Federazione Nazionale Fascista Industria Termale-Idroclimatica, ci ha mandato il seguente articolo, che ben volentieri pubblichiamo.

La recente provvidenza per il credito alberghiero si è dunque estesa al credito termale, sia pure subordinatamente, caso per caso, al giudizio del Commissario del Turismo. La cosa, che sarà probabilmente appena notata in quanto, senza alcun dubbio, la questione del credito alberghiero appariva dominante nella preoccupazione degli ambienti direttivi del turismo, riveste invece una sua eccezionale importanza alla quale si darà opportuno rilievo più che fra noi — eccettuata, s'intende, la sfera direttamente interessata — all'estero, dove si fa assai più conto che da noi della sostanza economica e sociale dei patrimoni delle acque salutari.

Poichè — sembra strano, ma è così — il popolo che ereditò la tradizione greco-romana delle terme, è lontano dall'occupare il primo posto nella utilizzazione di quelle acque, tramite di salute, delle quali possiede pure incomparabile dovizia. Le stazioni termali italiane sono ancora, per moltissimi, nell'ordine delle piacevoli superfluità, nè si è ancor pensato — a parte ciò che esse positivamente rappresentano come agenti di salute e potrebbero costituirsi in funzione di profilassi sociale — a farne, nel campo dell'economia turistica nazionale, ciò che ne hanno fatto altri popoli, presso i quali «città d'acque» vuol dire emporio di cosmopolitismo e coefficente produttivo di primo ordine per la privata e la pubblica ricchezza nel quadro del movimento dei forestieri.

Ma tant'è; nè sono apparse correttivi efficenti, sempre in relazione con la prova estera di una possente attrazione del turismo straniero, le esperienze lodate e lodevoli nell'orbita degli interessi termali demaniali. Esse non hanno modificato sensibilmente, dalla guerra in poi, il lamentato difetto di clientele straniere presso le terme italiane; e tanto meno lo potevano le prove, in qualche caso pur cospicue e coraggiose, della privata iniziativa; così che ancora oggi si prospetta l'assurdo paragone di numerosi centri esteri di cura di acque, uno dei quali, da solo, ospita clientele

straniere assai più numerose di quante non ne accolgano le stazioni termali italiane prese tutte assieme.

***

Ci è sembrata così, e sempre, opera di interesse patriottico quella di insistere al fine di una più attiva valorizzazione della mirabile ricchezza potenziale delle acque minerali italiane, e in tale opera persistendo, ci sembra giovi ricordare come esiziali per tal fine due singole circostanze: la scarsissima cognizione della idrologia terapeutica da parte dei medici italiani, e la povertà organica, assai diffusa, degli impianti idro-termali, in relazione alla quale è quasi sempre una deficenza evidente dell'attrezzatura ricettiva.

Per la prima e principalissima ragione della nostra inferiorità, e soprattutto della scarsa efficacia di richiamo delle acque italiane, che tale inferiorità determina nel campo dell'attenzione scientifica internazionale, si è parlato molto opportunamente e chiaramente anche in un recente raduno di medici, promosso dall'illustre Prof. Eugenio Morelli; ciò è qualcosa perchè, denunciato un male alla ribalta di un consesso ufficiale di medici, potrà dedursene la necessità di rimedi. Per la seconda è chiaro che il miglioramento tecnico di molte terme italiane è in relazione con la possibilità finanziaria di provvedervi quando — difficoltà di credito a parte — le condizioni del credito stesso si sono sempre manifestate sproporzionatamente onerose rispetto alla capacità produttiva della industria, la quale — per chiunque non lo sappia — è generalmente e per ragioni diverse, suscettibile di una scarsissima capacità di reddito.

Essenziale è apparso sempre per un più alto tenore medio dell'organizzazione degli stabilimenti idro-termali italiani, un congegno creditizio che consentisse aiuti o sovvenzioni a lunga scadenza ed a ragionevole tasso. Da ciò una lunga teoria di scritti, di voti, di istanze che non ebbero fortuna sino a questi giorni nei quali — per la comprensione del Commissario del Turismo — la causa delle stazioni termali ha avuto luce di evidenza, tanto da prospettarsi dinanzi al Parlamento in profilo di preciso interesse pubblico di fianco a quella degli alberghi italiani.

***

Se, come può credersi, avranno ulteriori sviluppi i principî affermati dall'On. Morelli in nome dell'Organizzazione sindacale medica da un lato, e dall'On. Suvich, Commissario per il Turismo, da un altro, nuovi vigorosi elementi potenziatori agiranno a favore delle terme italiane. Lo sviluppo della cultura medica in fatto di idrologia varrà come incomparabile elemento organizzatore dell'impiego delle acque salutari. Il miglioramento degli stabilimenti termali, il loro armamento moderno, il loro più invitante decoro accresceranno la fama delle singole stazioni di cura, il cui attrezzamento ambientale, anche rispetto ai servizi pubblici, procederà verso il meglio in relazione di quella più chiara notorietà che ha sempre seguito le più moderne manifestazioni della tecnica industriale delle terme. Non sarà ancora tutto, ma in effetto agirà come leva potente poichè la conquista delle maggiori clientele, e soprattutto della clientela estera, deve considerarsi in relazione necessaria col progresso organico dei luoghi di cura. Ed essa leva, come sempre succede, scuotendo alla base le vecchie consuetudini e i vecchi sistemi, aprirà a mano a mano il varco alle idee riformatrici, cosicchè possono prevedersi conseguenze di bene da due principî affermati in questi giorni, sul piano di una nobile solidarietà spirituale, da uomini come gli Onorevoli Morelli e Suvich che intendono di costruire anzichè discorrere.

Fra le conseguenze probabili noi vediamo, ad esempio, profilarsi quella di una nuova più decisa politica di assistenza sociale nel campo delle terme. Di ciò abbiamo qualche volta lodato i segni precursori che il Fascismo ha portato nell'ordine delle cose tangibili. Le acque salutari sono, secondo afferma l'antica sapienza medica, capaci, come nessun'altra, di modificare le condizioni dell'organismo umano. Molto si è detto e scritto del loro misterioso potere elaborato nei remoti filtri della terra madre. Così, mentre convergono le volontà al fine di innalzare le terme italiane come elementi di feconda economia e come palestra di nobili studi, crediamo di non cedere alla malìa di vecchi sogni lusingatori applicando ad esse, per una realtà di cui abbiamo il presentimento, un precetto di etica e di umanità caro ad un grande spirito: andare verso il popolo. **A. M. REBUCCI.**

Qualche chiarimento a proposito delle imposte di soggiorno e di cura.

Se v'è materia nella quale è facile raggiungere l'unanimità dei pareri, questa è senza dubbio la critica e l'ostilità contro tutti i balzelli fiscali. Prevale in questa materia un semplicismo che facilmente giunge ad una sola e costante conclusione: l'abolizione; quasi non si sapesse che le imposte sono il principale e necessario fondamento degli Stati e di tutte le convivenze sociali. Ma pure respingendo l'utopia dell'abolizione, le imposte si prestano ad essere discusse per il modo e la misura della loro applicazione; poichè l'esperienza dimostra che ve ne sono che incidono sulla produzione e sulla ricchezza senza nuocere, ed altre che hanno un effetto limitativo e fanno ostacolo allo svolgersi dell'attività sulla quale sono applicate. E' questa la critica che da molte parti viene mossa in questi giorni alla tassa di soggiorno, contro la quale pervengono anche a noi le rimostranze di alcuni nostri Soci. Chi la definisce un anacronistico pedaggio; chi dichiara « assurdo che debba essere applicata agli Italiani che sono in casa propria e che dovrebbero avere il pieno diritto di soffermarsi in qualsiasi località di questa nostra regione per tutto quel tempo

ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

La partecipazione degli assicurati agli utili dell'Azienda.

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ha conferito ai propri assicurati il diritto di partecipare agli utili dell'Azienda, a decorrere dall'**esercizio 1930**.

Tale diritto è subordinato alla condizione che le polizze sieno in vigore al momento della scadenza o della morte dell'assicurato. Nell'uno o nell'altro caso l'Istituto pagherà, oltre al capitale convenuto, anche **gli utili** accantonati dagli esercizi trascorsi.

E' molto importante ricordare che l'Istituto nel concedere ai suoi assicurati la partecipazione agli utili, mantiene inalterate le vigenti tariffe di premio, le quali, come è ben noto, sono valutate «senza partecipazione». Ne deriva quindi che **la partecipazione agli utili** non rappresenta una doverosa restituzione di margini prelevati da tariffe di premio maggiorate, ma bensì un ulteriore notevole beneficio che l'Istituto ha spontaneamente decretato a favore di tutti coloro che fanno parte e verranno a far parte della sua grande famiglia.

Se anche la ripartizione degli utili si mantenesse costante (pur dovendosi prevedere un ritmo ascendente, data la potenzialità finanziaria dell'Istituto) e cioè nella misura del tre per mille del capitale assicurato, come nel primo anno della concessione, è facile dimostrare che il provvedimento adottato non ha soltanto un altissimo significato morale, ma anche una ben notevole portata economica.

ESEMPIO PRATICO.

Un commerciante di anni 28, ammogliato, con due figliuoli, si assicura nella forma così detta «mista» per la somma di L. 50.000. Durata del contratto: anni 25, durante i quali il commerciante pagherà un premio annuo di L. 1655.

Al termine del contratto l'Istituto verserà al contraente la somma convenuta di .... L. 50.000 —
più gli utili che, nella percentuale-base da noi presa ad esempio, sommeranno a ... » 3.750 —
Complessivamente quindi il nominato commerciante ritirerà .... L. 53.750 —

invece delle L. 50.000 assicurate, **con un aumento del 7,50 per cento sul capitale assicurato.**

NB. — Sono esclusi dalla partecipazione agli utili oltre i contratti ridotti, quelli emessi a condizione di favore in connessione ai prestiti nazionali, le rendite vitalizie immediate e le polizze temporanee di durata non inferiore a cinque anni.

che ritengono opportuno, specialmente se costrettivi da ragioni di salute ». C'è chi si fa a considerare i vantaggi economici che le località di soggiorno (esercenti privati e pubbliche amministrazioni) ritraggono dall'affluenza dei forestieri, senza che questi debbano ancora essere sottoposti al pagamento di una tassa speciale; e quanto a proposte, si va dalla totale abolizione, alla limitazione dell'onere e al riconoscimento di nuovi casi degni di esenzione.

Ma la materia impone anzitutto un chiarimento. Generalmente il pubblico confonde le due imposte vigenti a carico di chi soggiorni qualche tempo in località ove non ha residenza e ove non paghi l'imposta sul valore locativo: v'è un'*imposta di soggiorno* e v'è una *imposta di cura*. La confusione fra i due tributi nasce dalla denominazione di imposta di soggiorno data impropriamente a quella di cura nella legge del 1910; mentre poi la legge del 1921, istituendo l'imposta di soggiorno vera e propria, rendeva necessaria la distinzione che ora trovasi chiara e precisa nel Testo Unico 14 settembre 1931 per la Finanza locale. L'*imposta di soggiorno* può essere istituita in qualsiasi comune (per fortuna non tutti l'hanno applicata, per es. ne è esente la Capitale), è ragguagliata al prezzo dell'alloggio e può raggiungere il 10 % del prezzo stesso, anche se pagato per una sola giornata di permanenza, anzi, ogni qual volta si paghi il prezzo della camera, fosse anche per poche ore. L'*imposta di cura* invece può essere sostituita a quella di soggiorno solo nelle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo riconosciute a norma della legge 15 aprile 1926; la sua misura non può eccedere le L. 30 annue per persona, ed è dovuta da chi soggiorni nella Stazione stessa per non meno di 5 giorni; però le Amministrazioni competenti possono essere autorizzate ad applicare, a coloro che vi rimangono più breve tempo, l'imposta di soggiorno in sostituzione di quella di cura con criterio percentuale sull'alloggio. Un'altra distinzione essenziale consiste nella destinazione dei proventi delle due imposte; poichè, salvo l'assegnazione di un quarto del loro importo a favore dell'Opera Naz. Maternità e Infanzia, l'utile netto rimanente rientra nelle attività ordinarie del bilancio comunale quando trattasi dell'imposta di soggiorno; mentre costituisce il principale cespite del bilancio dell'Azienda Autonoma della Stazione di Cura, e però assume una destinazione speciale a favore del miglioramento e della propaganda turistica locale, quando trattasi dell'imposta di cura. Ne consegue che l'imposta di soggiorno appare un balzello qualsiasi escogitato per soccorrere alle necessità delle finanze locali, e la cui ragione è contingente alle necessità medesime; mentre l'imposta di cura ha ragioni permanenti e funzioni che non si possono misconoscere senza compromettere tutta l'organizzazione delle Stazioni di Cura secondo la legge del 1926.

Dalle premesse esposte è facile dedurre le nostre conclusioni. Riteniamo che l'imposta di soggiorno, di cui fu chiesta la soppressione anche in occasione di importanti convegni alberghieri, dovrebbe essere abolita non appena lo consentano le necessità dei bilanci comunali che sole ne hanno determinato l'istituzione; ad ogni modo dobbiamo riconoscere che essa non è senza danno per il turismo e per l'industria alberghiera in particolare, poichè riduce la frequenza dei pernottamenti negli alberghi e la durata del soggiorno. Quanto all'imposta di cura, non sapremmo, almeno per il momento, chiedere più di una limitazione nella misura e nei casi di applicazione. Di abolirla non è il caso di parlare, perchè poi bisognerebbe pensare al modo di far vivere le 200 Stazioni di Cura oggi ufficialmente costituite, le quali ricavano dall'imposta stessa un cespite che si aggira sui 18 milioni all'anno, con che provvedono all'organizzazione sanitaria, all'incremento dei servizi e alla propaganda turistica. Piuttosto diciamo che la legge, fissando il massimo dell'imposta a L. 30 per persona, non ha stabilito che tale massimo debba essere sempre raggiunto, e però molto opportunamente si adotterebbe un criterio di maggior moderazione in tante piccole stazioni; diciamo che delle facoltà di applicare l'imposta con criterio percentuale sull'importo dell'alloggio per un soggiorno inferiore ai cinque giorni, le Stazioni di Cura farebbero assai bene a non valersi; e soprattutto diciamo che nell'applicazione dell'imposta, dovrebbesi sempre tenere conto delle condizioni economiche dei soggiornanti, facendo le debite riduzioni a favore delle famiglie numerose.

E ancora in materia di esenzioni e di riduzioni, terminiamo con la proposta di un nostro Socio: perchè non si farebbero condizioni di favore agli iscritti all'Opera Naz. Dopolavoro? E' un caso che sottoponiamo al parere degli Amministratori delle Stazioni di Cura; ma in esso distinguiamo una circostanza ancora più particolare e di facile soluzione: quello delle comitive organizzate dell'O. N. D., e forse anche da altri Enti riconosciuti, le quali pernottano una volta sola nel territorio per una escursione festiva. Non pare eccessivo colpirle dell'imposta, quando tanti Enti si sono adoperati con facilitazioni d'ogni genere per condurli proprio nella località in cui la loro presenza viene poi gravata di un balzello?

Autoservizio turistico domenicale sugli Euganei.

Il Comitato Turistico Provinciale di Padova ha organizzato, d'accordo col locale Dopolavoro, il primo regolare autoservizio turistico sui Colli Euganei, dando così carattere di stabilità al lusinghiero esperimento compiuto lo scorso autunno.

L'autoservizio si effettua ogni domenica col seguente itinerario: Padova (partenza da Piazza Eremitani alle ore 13,30)-Battaglia Terme-Arquà Petrarca (sosta e visita alla Casa del Petrarca)-Valsanzibio (sosta e visita al pittoresco giardino)-Galzignano-Torreglia-Torreglia Alta-Castelnuovo-Teolo Praglia (sosta e

visita alla Badia)-Abano Terme-Mandria dell'Armistizio (Villa Giusti)-Padova (arrivo alle 20,15).

Il prezzo per persona trasportata è fissato nella tenue misura di L. 10. Il servizio viene disimpegnato con autobus dell'Auto Veneto.

L'incremento turistico di Rodi.

Il movimento turistico di Rodi ha segnato durante questa primavera un grande progresso. Nello scorso mese di marzo infatti hanno fatto scalo a Rodi una ventina di grandi crociere internazionali organizzate dalle principali Compagnie di Navigazione del mondo. Esse hanno sbarcato oltre cinquemila turisti per la maggior parte inglesi ed americani.

Ugual successo si prevede per la stagione estiva per la quale si è lavorato attivamente. Nell'estate Rodi è molto frequentata dagli orientali, specialmente egiziani che vi si recano per godervi il dolce clima mediterraneo dell'isola, per i bagni di mare, per la cura climatica in montagna e soprattutto per la efficacissima cura delle acque termali delle Regie Terme di Calitea, i cui miracolosi risultati nelle malattie del ricambio, dello stomaco, del fegato, dell'intestino e dei reni sono ormai notissimi in tutto l'Oriente.

E' sperabile che gli sforzi fatti per dotare Rodi di una attrezzatura turistica ed alberghiera delle più moderne e perfette, trovino anche in Italia un caldo consenso, tanto più che le Ferrovie dello Stato e le Compagnie di Navigazione accordano sensibili riduzioni per i viaggi di andata e ritorno con durata fino a sessanta giorni.

Riduzione dei prezzi per la visita dei Musei a Siena.

Il prezzo del biglietto cumulativo d'ingresso ai monumenti e musei di Siena, che consente di poter visitare le Sale Monumentali del Palazzo Pubblico, il Museo Civico, il Museo dell'Opera del Duomo, la Libreria Piccolomini, la Casa di Santa Caterina e l'Oratorio di San Bernardino, è stato ridotto da L. 10 a L. 8.

Per la visita doganale nelle stazioni del Tigullio.

Su richiesta dell'Associazione per il turismo ligure, la Direzione Superiore delle Dogane ha dato parere favorevole alla istituzione nel Tigullio del servizio visita bagagli, affidandolo all'Ufficio Doganale esistente a Santa Margherita, che dovrebbe funzionare per tutte le stazioni del Tigullio.

Sino ad oggi i bagagli spediti in cauzione dall'estero a Rapallo e a Santa Margherita, venivano trattenuti a Genova per la visita doganale, con spiegabile disagio dei turisti e dei viaggiatori.

Prossima gita di turisti olandesi in Italia.

Organizzato dalla « Nederlandsche Reisvereeninging », una delle più importanti organizzazioni turistiche dell'Olanda, si svolgerà dal 20 agosto al 3 settembre un viaggio popolare in Italia. Questo viaggio durerà quindici giorni e avrà il seguente itinerario: dall'Olanda per Olten e Lugano a Milano-Roma-Napoli-Roma-Pisa-Riviera Ligure-Genova-Lago Maggiore (Stresa) e ritorno in Olanda.

NAVIGAZIONE

Le condizioni della nostra Marina Mercantile, nella relazione alla Giunta del Bilancio.

Dalla relazione sulla Marina mercantile, redatta dall'On. Bianchini per la Giunta del Bilancio, risulta che lo stato di previsione comporta un ammontare complessivo di lire 365.310.000, con un aumento di lire 46.857.722 rispetto al precedente esercizio. Il relatore ricorda poi che il naviglio rimasto in costruzione alla fine del 1930 ascendeva a tonnellate 150.923, comprendendo i due grandi transatlantici *Rex* e *Conte di Savoia* e che nel 1931 si vararono navi per 167.211 tonnellate. La consistenza della flotta mercantile italiana al primo gennaio 1932, secondo i dati della Direzione generale della Marina mercantile, era per i piroscafi, di 2.878.000 tonnellate (contro 2.840.000 alla fine del 1930 e 2.772.000 alla fine del 1929), Nella categoria delle motonavi, la consistenza era alla fine del 1931, di 532.000 tonnellate (contro 495.000 alla fine del 1930) e, per i velieri, di tonnellate 156.000 (contro 125.000 alla fine del 1930): in complesso 3.566.000 tonnellate di stazza lorda. Parlando poi dei traffici marittimi, la relazione illustra i provvedimenti presi per l'unione delle varie Compagnie di navigazione. Tale concentrazione determina la creazione di un organismo armatoriale potente, che può onorevolmente sostenere il paragone coi maggiori del mondo. La relazione conclude affermando che, malgrado le avverse condizioni del momento, la Marina italiana non cede, ma lotta con sempre rinnovata energia.

La sistemazione del porto di Pescara.

È stato aggiudicato, nell'appalto che ha avuto luogo presso il Ministero dei Lavori Pubblici, il primo lotto di lavori nel portocanale di Pescara, riguardanti il banchinamento di esso. Questo porto è in un periodo di rapido sviluppo: il suo traffico marittimo raggiunse nel 1929 tonnellate 56.000, nel 1930 tonnellate 85.000 e nel 1931 tonnellate 132.000.

Segnalazioni di soccorso per piccole navi.

In Germania le piccole navi sprovviste di impianto radiotelegrafico hanno adottato un mezzo di segnalazione acustica ed ottica, consistente in una specie di cannoncino che lancia un razzo esplosivo e potentemente luminoso, visibile così di giorno come di notte. Anche in Inghilterra le piccole navi di cabotaggio sono munite di un apparecchio consimile, che produce una fiammata rossa della durata di un minuto e che lancia ogni dieci secondi una specie di globo rosso infuocato.

FERROVIE

Facilitazioni di viaggio per le stazioni balneari e termali, e per l'Alto Adige e il Cadore — I viaggi delle famiglie.

Durante la stagione estiva-autunnale 1932 il Ministero delle Comunicazioni ha concesso, come nello scorso anno, speciali agevolazioni di tariffa per i viaggi di *andata e ritorno* in destinazione di determinate località balneari, termali e climatiche.

Le riduzioni riguardano:

1) *le famiglie che si recano alle località balneari* dal 16 maggio al 15 ottobre, *o termali*, dal 16 maggio al 31 ottobre:

2) *i viaggiatori provenienti dall'estero attraverso i transiti internazionali di Fiume, Postumia, Piedicolle, Tarvisio, S. Candido, Brennero e dal porto di Ancona, diretti alle spiagge adriatiche da Fiume a Falconara*, dal 1° maggio al 31 ottobre;

3) *i viaggiatori provenienti dall'estero da uno dei transiti terrestri internazionali, diretti ad alcune stazioni di cure termali* dal 16 maggio al 31 ottobre;

4) *i viaggiatori in destinazione di località dell'Alto Adige e del Cadore*, dal 16 maggio al 31 ottobre.

Norme Generali.

Non è ammesso il rilascio di biglietti in servizio diretto terrestre-marittimo: per i viaggi fra il continente e la Sicilia (via mare) Napoli-Palermo, e per quelli fra il continente e la Sardegna via Civitavecchia-Terranova. Si rilasceranno biglietti comprendenti i percorsi ferroviari continentali ed insulari computando il prezzo sul cumulo delle distanze.

I ragazzi, che in base alle norme della tariffa ordinaria, hanno diritto al trasporto a metà prezzo, saranno trasportati col pagamento della *metà prezzo* ridotto stabilito per gli adulti. I prezzi per i ragazzi (ad eccezione di quelli che si riferiscono ai viaggi delle famiglie per i quali vengono date norme speciali) si computeranno dividendo per due i prezzi di andata e ritorno per adulti, ed aggiungendo poscia L. 1 a reintegro del diritto speciale.

I biglietti si rilasceranno per la 1ª, 2ª e 3ª classe, secondo la richiesta dei viaggiatori, e per la via più breve o per le deviazioni ammesse. I biglietti rilasciati per una deviazione saranno validi anche per le altre linee ammesse più brevi. Le deviazioni potranno essere chieste anche in corso di viaggio, ma prima di abbandonare l'itinerario per il quale il biglietto sarà valevole; in tal caso i viaggiatori dovranno pagare il maggior percorso a tariffa ridotta se trattasi di biglietti collettivi per famiglia.

I biglietti avranno una validità complessiva di giorni 60 computati dal giorno successivo a quello del rilascio. Sarà consentita una proroga di altri 30 giorni verso pagamento del 10 % dell'importo del biglietto, purchè venga richiesta non oltre il giorno successivo a quello di scadenza del biglietto stesso.

La corsa di andata e quella di ritorno, eccezione fatta per i viaggiatori provenienti dall'estero diretti ad una località di cure termali ammessa alle riduzioni, dovranno essere effettuate nei limiti di tempo previsti dall'articolo 30 delle tariffe per i biglietti ordinari di corsa semplice. Per quel che riguarda le fermate intermedie, si ha diritto a una fermata per viaggi oltre i 200 km.; due per più di 300 km.; tre per più di 600 km.; quattro per più di 900 km.; cinque per più di 1000 km.

Il viaggio di ritorno non potrà essere iniziato se non dopo trascorsi sei giorni dalla data di arrivo nella stazione per la quale sarà stato rilasciato il biglietto, senza contare il giorno di arrivo e quello di ripresa del viaggio.

Il suddetto periodo di 6 giorni è elevato a 10 giorni per i viaggiatori provenienti dall'estero diretti ad una località termale ammessa alle riduzioni.

Al 15 ottobre per i viaggi delle famiglie alle stazioni balneari, ed al 31 ottobre per gli altri, tutti i biglietti si intenderanno scaduti, anche se il periodo di giorni 60, stabilito come validità normale, non fosse interamente trascorso.

I biglietti dovranno essere utilizzati solo per la stazione per la quale saranno rilasciati. Il viaggio di ritorno dovrà essere iniziato dalla stazione medesima e non prima che sia trascorso il prescritto periodo di tempo.

Viaggi delle famiglie.

Sono ammessi ai ribassi i componenti di una stessa famiglia, viaggianti insieme, nella stessa classe, e diretti ad una delle stazioni balneari o termali sotto indicate, purchè la stazione di partenza e quella di destinazione siano tra loro distanti almeno 100 km.

Non è prescritta la distanza minima di 100 km. per i biglietti rilasciati dalle stazioni di confine e dalle agenzie all'estero.

Si considerano appartenenti ad una medesima famiglia:

a) il capo-famiglia ed il coniuge;

b) i figli — anche adottivi — ed i figliastri;

c) gli avi, i genitori, i fratelli ed i fratellastri, gli zii ed i nipoti, tanto del capo-famiglia quanto del coniuge;

d) le persone di servizio, col massimo di due per ogni biglietto, esclusi i precettori e le istitutrici.

E' ammesso che il capo-famiglia, che firma la richiesta, non prenda parte al viaggio.

Il prezzo per la 1ª persona verrà computato a tariffa intera; quello per la 2ª con la riduzione del 25 %, quello per le altre con la riduzione del 50 %.

Nella formazione del prezzo si terrà conto prima delle persone adulte e poi dei ragazzi.

Il computo dei prezzi dovrà effettuarsi sulla tariffa ordinaria a base differenziale.

Per ottenere il biglietto di andata e ritorno per famiglia, il capo di questa, o chi per esso, dovrà acquistare presso la biglietteria, e poi compilare, un'apposita carta di riconoscimento che costituirà la richiesta, e che si venderà al prezzo di centesimi 20.

È ammesso il rilascio da tutte le stazioni della Rete di biglietti in servizio cumulativo con le ferrovie concesse, per le destinazioni risultanti appresso purchè la stazione di partenza sia distante almeno 100 km. dal punto di allacciamento con le ferrovie dello Stato: Santhià-Biella; Bergamo-S. Pellegrino; Bergamo-Ambria Fonte Bracca; Tavernelle Vicentina-Recoaro; Conegliano-Vittorio; Planis-Tolmezzo; Planis-Villa Santina; Arezzo-Bibiena; Maglie-Poggiardo; Brescia-Boario Gorzone; Rovato-Boario Gorzone.

Sul percorso delle ferrovie concesse si applicheranno le medesime percentuali di riduzione stabilite per le ferrovie dello Stato.

Stazioni balneari.

Le stazioni balneari per cui vigono le facilitazioni di viaggio sopra indicate sono le seguenti:

Abbazia, Mattuglie, Acquappesa, Agrigento (per S. Leone Lido), Agropoli, Alassio, Albenga, Albisola Capo, Amantea, Ancona, Andora, Antignano, Anzio, Arcola, Ardenza, Arenzano, Atri Pineto.

Bari C., Barletta, Belvedere Marittimo, Bergeggi, Bogliasco, Bonassola, Bordighera, Borghetto San Spirito, Borgio Verezzi, Briatico, Brindisi.

Cagliari, Camogli, Capitello, Carrara Avenza, Casalbordino, Casal Velino, Castellammare di Stabia (staz. anche termale), Castiglioncello, Catania Centrale, Catanzaro Marina, Cattolica S. Giovanni, Cavi, Cecina, Celle, Ceriale, Cervia, Cervo S. Bartolomeo, Cesenatico, Cetraro, Chiavari, Chioggia, Cirella Majera, Civitavecchia (staz. anche termale), Cogoleto, Cologna Marina, Colonnella, Corniglia, Crotone, Cupramarittima.

Deiva, Diamante, Diano Marina, Duino Timavo.

Falconara Marittima, Fano, Finale Ligure (Marina), Finale Ligure (Pia), Finale Ligure (Varigotti), Fiume, Follonica, Formia, Fossacesia, Framura, Francavilla a Mare, Fuscaldo.

Gaeta, Gallipoli, Genova B., Genova Cornigliano, Genova Nervi, Genova Pegli, Genova P. P., Genova Prà, Genova Quarto dei Mille, Genova Quinto al Mare, Genova Sampierdarena, Genova Sestri Ponente, Genova Sturla, Genova Voltri, Giulianova, Golfo Aranci, Gradara, Grottammare.

Imperia Oneglia, Imperia Porto Maurizio, Isola delle Femmine.

Ladispoli, Laigueglia, Latisana, Lavagna, Lebba, Levanto, Licata, Livorno Centrale (staz. anche termale), Loano, Luni.

Maccarese-Fregene, Manarola, Manfredonia, Marcantone, Marzocca, Massa, Messina Centrale, Minturno Scauri, Miramare, Mondolfo Marotta, Moneglia, Monfalcone, Montemarciano, Montenero Petacciato, Monterosso, Montesilvano, Montignoso.

Napoli Centrale (staz. anche termale), Napoli S. Giovanni Barra, Nettuno, Nicotera, Noli.

Orbetello (per Porto S. Stefano e per Porto d'Ercole), Oristano, Ortona, Osimo Castelfidardo, Ospedaletti Ligure, Otranto.

Palermo Centrale, Palo Cerveteri (per Ladispoli), Palombina, Paola, Parenzo, Pedaso, Pesaro, Pescara Centrale, Pescara P. N., Pietraligure, Pietrasanta, Pieve Ligure, Pineta di Pescara, Piombino (per l'Isola d'Elba), Pisa Centrale (per Marina di Pisa), Pisciotta, Pizzo, Pola (per le isole Brioni e Lussino), Polignano a Mare, Pontile per Grado (per Grado), Portici Ercolano, Porto Civitanova, Porto d'Ascoli, Porto Empedocle, Porto Recanati, Portorose Pirano (staz. anche termale), Porto San Giorgio, Porto Torres, Potenza Picena, Montelupone, Pozzallo, Praia d'Ajeta Tortora.

Rapallo, Ravenna (per Porto Corsini), Recco, Reggio di Calabria Cannitello, Reggio di Calabria Centrale, Reggio di Ca-

labria Villa S. Giovanni, Riccione, Rimini, Rimini Bellaria, Rimini Miramare, Rimini Viserba, Rimini Igea Marina, Rimini Torre Pedrera, Riomaggiore, Riva Trigoso, Roseto degli Abruzzi, Rovigno d'Istria.

S. Donà di Piave (per Cavazuccherina), S. Elpidio a Mare, S. Giorgio di Nogaro, S. Eufemia Marina Gizzeria, S. Flavia, S. Lorenzo al Mare, S. Lucido Marina, S. Lucia Portorose, Santa Margherita Ligure, S. Marinella, S. Remo, S. Salvo, S. Stefano Riva Ligure, S. Vincenzo, S. Vito Lanciano, Salerno, S. Benedetto del Tronto, Sapri, Sarzana, Savona Letimbro, Scalea, Soerne, Scilla, Senigallia, Seravezza Querceta Forte dei Marmi, Sestri Levante, Sferracavallo, Siderno, Silvi, Siracusa, Sistiana Visogliano, Sori Soverato, Spezia Centrale, Spotorno.

Taggia, Taormina Giardini, Taranto, Termoli, Terracina, Terranova Pausania, Tollo Canosa Sannita, Torino di Sangro, Torre Annunziata Città e Torre Annunziata Centrale (staz. anche termale), Torre del Greco, Tortoreto Nereto Controguerra, Tortoreto Spiaggia, Trani, Trapani, Trebisacce, Trieste Centrale, Trieste Campomarzio loco, Tropea.

Vado, Vallecrosia, Varano, Varazze, Vasto, Venezia S. L., Ventimiglia Stazione, Vernazza, Vezzano, Viareggio, Vietri sul Mare Amalfi.

Zoagli.

Stazioni termali.

Le stazioni termali per cui vigono le facilitazioni di viaggio sopra indicate sono le seguenti:

Abano Terme, Acireale, Acque Albule, Acqui, Alì, Ambria Fonte Bracca, Anagni (per Fiuggi), Aosta (per Courmayeur), Ascoli Piceno (per Terme di Acquasanta), Aspio.

Bagni della Porretta, Bagni di Lucca, Bagni di Lusnizza, Bagni di San Giuliano, Battaglia Terme, Baveno, Bellano (per Tartavalle), Belluno (per Vena d'Oro), Bergamo (per S. Pellegrino, Ambria Fonte Bracca, Trescore Balneario, Zandobbio e S. Omobono), Bibbiena (per Bagno di Romagna), Biella (per Andorno, Cossila, Graglia, Oropa), Borgo San Dalmazzo (per Valdieri e Vinadio), Borgofranco, Bracciano (per Vicarello) Brescia (per Casino Boario, per Boario Gorzone), Bel... Busalla (per Voltaggio).

Caldiero, Cammarata, Cassano all'Jonio, Castel... (per Riolo), Castellammare di Stabia, Castel San Pietro d'... Castroreale Bagni, Cerda (per Sclafani), Chiavenna, Chi... Bagni di Froi), Chiusi Bagni di Chianciano, Città della Pie... (per S. Casciano), Civitavecchia, Conegliano (per Vittorio V... neto), Contursi, Cuneo (per Valdieri e Vinadio).

Desenzano del Garda (per Sirmione), Domodossola (per Bognanco Dentro).

Equi Terme.

Fauglia (per Bagni di Casciana), Felegara (per S. Andrea dei Bagni), Ferentino Supino, Fidenza (per Salsomaggiore), Forlì (per Castrocaro), Forlimpopoli Bertinoro (per Bagno... Romane della Fratta), Fossato (per Città di Castello), Fr... none, Alatri, Fiuggi (per Fiuggi), Forgaria-Bagni Anduins.

Gerace, Guardia Piemontese Terme.

Iesi (per Cingoli).

Lana Postol (per Bagni di Mezzo), Levico, Livorno Centrale.

Macerata (per Cingoli), Maggianico Magne, Malè (per Pejo e Rabbi), Manziana Canale Monterano, Miradolo (per Terme di Miradolo), Mondovì (per Vicoforte), Monte Amiata (per Bagni di S. Filippo), Montecatini Terme, Montegrotto, Mon... ticchio.

Napoli Centrale (per Ischia, Casamicciola, Agnano), Narni Amelia (per Sangemini), Navaccaio (per Uliveto), Nera Montoro (per Sangemini), Nocera Umbra.

Ora (per Panchia).

Parma (per Lesignano bagni), Pergine (per S. Orsola dei Mocheni), Peschiera (per Sirmione), Pieve a Nievole Monsummano, Poggiardo, Ponte all'Isarco (per Bagni di Razzes e Bagni di Tre Chiese), Pontedera (per Bagni di Casciana), Popoli (per Tremonti), Portorose Pirano, Pozzuoli Solfatara, Prato all'Isarco (per Bagni di Lavina Bianca).

Rapolano, Recoaro, Regoledo, Riardo Pietramelara, Rio di Pusteria, Roncegno Bagni Marter, Ronta, Rosarno (per Galatro), Rovato (per Casino Boario).

S. Candido (per Bagni di S. Candido e Bagni di Sesto), Castelforte Suio-Terme (per le Terme di Suio), S. Pellegrino, S. Valentino Caramanico, S. Vincent, Saline di Volterra (per Pomarance), Sambiase, S. Gavino (per Terme di Sardara)

Santhià (per Biella), Sarno, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Sciacca, Serravalle Scrivia (per Voltaggio), Siracusa, Sondrio (per Chiesa Valmalenco, Bormio e Santa Caterina), Sorgenti Albule.

Telese Bagni, Terme del Brennero, Termini Imerese, Terni (per Sangemini ed Acquasparta), Tolmezzo (per Arta), Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Città, Tortona (per Rivanazzano e Salice), Trento (per Comano).

Varallo Sesia, Varna (per Bagni di Scale), Villabassa (per Bagni di Braies Vecchia, Bagni di Braies Nuova e Bagni di Piandinaia), Villa Santina, Vipiteno (per Bagni di Medres), Viterbo P. F., Viterbo P. R., Vittorio Veneto, Voghera (per Rivanazzano e Salice).

Viaggiatori provenienti dai transiti nord-orientali e diretti ad alcune stazioni balneari dell'Alto Adriatico.

I ribassi sono ammessi per i viaggiatori provenienti dall'estero che entreranno in Italia dai transiti internazionali di Fiume, Postumia, Piedicolle, Tarvisio, S. Candido, Brennero e dal Porto di Ancona (per le provenienze da oltre Fiume per via mare) diretti alle stazioni di: Abbazia-Mattuglie, Fiume, Pola, Parenzo, S. Lucia di Portorose, Rovigno d'Istria, Portorose Pirano, Trieste, Monfalcone, Pontile per Grado, S. Giorgio di Nogaro, Latisana, Venezia S. L., Ravenna (per P. Corsini), Cervia, Cesenatico, Rimini Bellaria, Rimini Viserba, Rimini Igea Marina, Rimini Torre Pedrera, Rimini, Riccione, Cattolica S. Giovanni, Pesaro, Fano, Senigallia, Falconara Marittima.

Le suddette stazioni di transito internazionali dovranno rilasciare i biglietti a tariffa ridotta soltanto a quei viaggiatori che mediante l'esibizione del passaporto, o altrimenti, possano dimostrare di provenire dall'estero.

I prezzi si computeranno applicando la metà del prezzo della tariffa ordinaria differenziale.

E' ammesso che il viaggio di ritorno si effettui attraverso un transito diverso da quello per il quale il viaggiatore sarà entrato in Italia, purchè si tratti sempre di uno dei transiti di Fiume, Postumia, Piedicolle, Tarvisio, S. Candido, Brennero e del porto di Ancona.

Agevolazioni speciali, che troppo lungo sarebbe riferire, sono accordate ai viaggiatori stranieri i quali si recheranno alle stazioni balneari dell'Alto Adriatico, attraverso la linea marittima Fiume-Ancona, a quelli provenienti da uno dei transiti ammessi (Fiume esclusa) e diretti a Fiume od Abbazia, ecc.

Viaggiatori provenienti da uno dei transiti terrestri internazionali e diretti ad alcune stazioni di cure termali.

I ribassi sono ammessi per i viaggiatori provenienti dall'estero che entreranno in Italia da uno dei transiti terrestri internazionali diretti alle stazioni di Fidenza (per Salsomaggiore); Chiusi Bagni di Chianciano (per Chianciano); Montecatini Terme; Bergamo (per S. Pellegrino); Frosinone, Alatri, Fiuggi (per Fiuggi); Acqui; Adano Terme; Levico; S. Vincent; Napoli (per Agnano).

I prezzi si computeranno applicando la metà del prezzo della tariffa ordinaria differenziale.

Per le fermate intermedie si è stabilito che, sia nel viaggio di andata sia in quello di ritorno, ciascuna delle fermate non potrà superare la durata di 24 ore.

Trascorso il prescritto periodo minimo di permanenza di giorni 10, le stazioni di destinazione apporranno sui biglietti il timbro per il viaggio di ritorno, previa esibizione da parte dei viaggiatori di un certificato di eseguita cura, rilasciato dal direttore sanitario dello stabilimento in cui la cura medesima avrà avuto luogo.

Anche su tale certificato, che dovrà essere restituito ai viaggiatori perchè possano esibirlo ad ogni richiesta del personale dei treni, le stazioni apporranno il timbro a data, indicando gli estremi del biglietto.

Servizio internazionale.

Nell'intento di agevolare in quanto possibile i viaggiatori, ed allo scopo di ovviare ad inconvenienti di vario genere, sono stati istituiti, come lo scorso anno, appositi biglietti di andata e ritorno in servizio diretto internazionale per le predette stazioni balneari, in partenza da stazioni delle ferrovie germaniche, austriache, cecoslovacche e ungheresi.

La validità dei biglietti in oggetto è di 60 giorni e non è prorogabile. Col 15 ottobre tale validità deve intendersi scaduta anche se i 60 giorni non fossero interamente trascorsi.

Le fermate intermedie sono ammesse, per quanto riguarda i percorsi italiani, due volte all'andata e due volte nel ritorno, senza formalità.

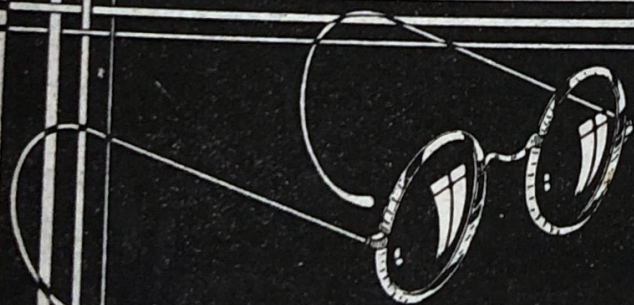
Il prezzo dei biglietti in parola viene formato calcolando il prezzo normale per i percorsi non italiani e la metà del prezzo della tariffa ordinaria differenziale per i percorsi italiani.

I ragazzi, per i quali è ammesso il trasporto col pagamento della metà del prezzo ridotto stabilito per gli adulti, sono quelli di età dai 4 ai 10 anni compiuti, conforme alle disposizioni in vigore per i servizi internazionali.

Viaggiatori diretti nell'Alto Adige e nel Cadore.

I ribassi sono ammessi per i viaggi di andata e ritorno in destinazione delle stazioni dei tratti Rovereto-Brennero, Bolzano, Gries-Malles Venosta, Fortezza-San Candido, Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena, Trento T. V.-Malè, Brunico-Campo Tures, Feltre-Calalzo-Pieve di Cadore e Trento-Primolano.

I ribassi non saranno applicati per i viaggi in servizio interno fra le stazioni dei tratti suindicati.

L'applicazione dei ribassi sarà ammessa anche per i viaggi in destinazione a Riva del Garda, tanto per la via di Desenzano, quanto per quella di Rovereto.

I prezzi si computeranno applicando la metà del prezzo della tariffa ordinaria differenziale.

In deroga a quanto è stato stabilito alle Norme Generali, i viaggiatori avranno facoltà di incominciare il viaggio di ritorno da qualunque stazione compresa nell'itinerario del biglietto, purchè tale stazione faccia parte di quelle per le quali sono concesse le facilitazioni, e purchè sia trascorso il prescritto periodo di permanenza.

I prezzi ridotti del 50 % si applicheranno anche alle comitive composte di almeno 15 persone o paganti per tante, purchè l'itinerario prescelto comprenda stazioni per le quali sono concesse le presenti facilitazioni e purchè si tratti di viaggio di andata-ritorno o circolare.

Altre facilitazioni ferroviarie del periodo estivo.

Per le Grotte di Postumia.

In occasione delle Feste alle Grotte di Postumia è ammesso il rilascio di biglietti di andata-ritorno per Postumia-Grotte, come segue:

da tutte le stazioni della Rete:

a) a tariffa ridotta del 30 % a tutto il 5 agosto 1932;

b) a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale dal 6 al 20 agosto 1932;

c) a tariffa ridotta del 30 % dal 21 agosto al 30 settembre 1932.

La validità dei biglietti è di 5 giorni per le percorrenze sino a km. 600; di 10 giorni per le percorrenze superiori a km. 600.

Sono ammesse due fermate nell'andata e due nel ritorno, qualunque sia la percorrenza. Ai viaggiatori in transito per Monfalcone o per Redipuglia è consentito di effettuare anche una fermata in una delle due dette stazioni, nell'andata o nel ritorno, a scelta.

Ciascuna fermata può durare sino alla mezzanotte del secondo giorno successivo a quello di arrivo. Sia all'arrivo sia alla ripresa del viaggio, il biglietto deve essere presentato alla stazione per la vidimazione.

Per il Lago di Garda.

Fino a tutto il 31 ottobre è ammesso il rilascio di biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto, e con la speciale validità di 5 giorni (compreso il giorno del rilascio) in destinazione di uno dei seguenti scali del Garda: Assenza, Bardolino, Bogliaco, Campione, Castelletto, Fasano, Garda, Gardone, Garignano, Lazise, Limone, Maderno, Magugnano, Malcesine, Manerba, Portese, Riva, S. Vigilio, Salò, Sirmione, S. Felice, Tignale, Torbole, Torri, Peschiera, Tremosine, Desenzano. (Per le località di Riva Peschiera e Desenzano è ammesso il rilascio di biglietti

a tariffa ridotta anche se i viaggi interessino esclusivamente il percorso ferroviario).

I biglietti potranno essere rilasciati soltanto dalle stazioni e con le modalità di cui appresso:

a) le stazioni delle linee Milano-Venezia, Bergamo-Rovato, Mantova-Verona, rilasceranno i biglietti soltanto per la via di Desenzano;

b) le stazioni del tratto Merano-Rovereto rilasceranno i detti biglietti soltanto per la via di Rovereto-Riva e cioè in transito sulla ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva;

c) le stazioni del tratto Verona-Mori rilasceranno i detti biglietti a richiesta del viaggiatore, o per la via di Mori-Riva o per quella di Desenzano.

Per la formazione dei prezzi di tali biglietti si procederà come appresso:

1. — Per il percorso sulle ferrovie dello Stato si applicherà la tariffa differenziale ridotta del 30 % per la percorrenza del viaggio di andata e si raddoppierà detto prezzo per ottenere quello del biglietto di andata e ritorno.

2. — Per il percorso sulla ferrovia Rovereto-Mori-Riva, si applicheranno le seguenti quote di andata e ritorno:

Rovereto-Riva: 1ª e 2ª classe L. 20,60, 3ª classe L. 9.

Mori-Riva: 1ª e 2ª classe L. 17,80, 3ª classe L. 8.

3. — Per il percorso del Lago di Garda sono state stabilite speciali quote di andata-ritorno da applicarsi per il percorso da Desenzano o da Riva ai singoli scali.

I biglietti di 2ª classe daranno diritto a prender posto in 1ª classe sulla linea della ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva e sui piroscafi della navigazione sul Lago di Garda.

Per Venezia.

In occasione della XVIII Esposizione Biennale Internazionale d'Arte e del Concorso Motonautico a Venezia è ammesso il rilascio di biglietti di andata-ritorno per Venezia con le seguenti riduzioni:

30 % fino a tutto l'8 luglio;
50 % dal 9 luglio al 18 luglio;
30 % dal 19 luglio al 5 agosto;
50 % dal 6 agosto al 15 agosto;
30 % dal 16 agosto al 3 settembre;
50 % dal 4 settembre al 18 settembre;
30 % dal 19 settembre al 4 novembre.

La validità dei biglietti è di 8 giorni se distribuiti dalle stazioni del Veneto; di 15 giorni se distribuiti dalle altre stazioni della Rete; di 20 giorni se distribuiti dalle stazioni di confine internazionale terrestre e di porto di sbarco ai viaggiatori che, mediante esibizione del passaporto, dimostrino di provenire dall'estero.

E' prescritto il timbro del Comitato che è autorizzato a riscuotere dai viaggiatori la quota di L. 5 se muniti di biglietti emessi dalle stazioni del Veneto e la quota di L. 10 se muniti di biglietti emessi dalle altre stazioni.

SPORT

Motonautica.

Il programma della riunione internazionale di Gardone era specialmente imperniato sulle prove dei fuori-bordo e queste hanno avuto il maggior motivo di interesse dal nuovo confronto della produzione nazionale con quella straniera. Il francese Marchese Soriano, un motonauta di altissima passione sportiva, che costruisce scafi e motori per la gioia di partecipare alle maggiori competizioni internazionali, si presentò con un suo nuovissimo motore a sei cilindri con compressore, di una potenza ben superiore ai motori concorrenti americani e italiani. Il motore Soriano riuscì infatti a stabilire qualche tempo assai notevole e si dimostrò nella maggior parte delle prove, in cui si è presentato, come il più veloce.

Naturalmente le prove più seguite e quelle per le quali il pubblico dei competenti ha prestato la più intensa attenzione, furono quelle di fondo, che meglio delle prove di velocità pura servono a dimostrare la bontà e la resistenza dei motori. Alla gara di Cento Miglia per scafi da turismo e alla Cento Chilometri per scafi da corsa parteciparono complessivamente venti fuori-bordo. Di questi, soltanto tre giunsero alla fine e cioè il Laros Cadenazzi di Felice Ernst nella prima, e il Laros-Ernst di Theo Ernst e il Laros-Riva di Carcano nella seconda.

Un'altra gara fra le più seguite, e che per la prima volta veniva disputata in Italia, mentre all'estero è già assai comune, è quella di abilità. Questa gara — per la quale era istituita la Coppa Montelera — consisteva in una serie di difficili virate attorno a sei boe poste una vicina all'altra. E' un genere di prova destinato ad aver molta fortuna e che è assai utile, perchè addestra i motonauti alla guida di queste non docili imbarcazioni. Nella prima prova di questa Coppa Montelera partirono contemporaneamente 11 fuori-bordo e lo spettacolo riuscì interessante e divertente.

Il numero dei concorrenti alle gare degli entro-bordo fu assai esiguo e non adeguato alla importanza della riunione e ai sacrifizi impostisi dai benemeriti organizzatori. Il trionfatore fu Antonio Becchi con il suo Lia III scafo Baglietto, motore Isotta Fraschini. Questo scafo, che detiene il *record* mondiale dei 12 litri a poco meno di 110 km. orari, superò tutte le prove assai agevolmente e dimostrò di esser ora perfettamente a punto, sia come scafo, sia come motore, e può essere considerato una delle imbarcazioni veloci meglio riuscite di questi ultimi tempi. L'appassionato motonauta ligure ha possibilità di

migliorare il suo *record* ed è in condizione di aspirare a nuove e maggiori soddisfazioni anche in riunioni dove gli avversari internazionali siano più agguerriti e più numerosi.

Kaye Don ha fatto un solo tentativo ufficiale con il Miss England III nel corso della settimana, ma con un risultato assai inferiore alla aspettativa generale. Non è escluso che Kaye Don ritorni fra qualche tempo nelle acque del Garda per ripetere sulle basi, che già gli concessero l'anno scorso le maggiori soddisfazioni, quel tentativo al quale ha dovuto rinunciare nello scorso maggio.

Automobilismo.

In Sicilia ha avuto luogo la Targa Florio svoltasi quest'anno per la prima volta sul nuovo Circuito, più breve del piccolo Circuito della Madonie. Del solito terzetto Alfa Romeo, Maserati e Bugatti la vittoria ha premiato ancora una volta la prima, la quale ha preso i primi due posti con Nuvolari e Borzacchini. Tazio Nuvolari, con l'impeto consueto ha preso il comando fin dal primo giro e ha conchiuso a suo vantaggio la corsa, compiendo i 576 km. del percorso alla media oraria di 79 km. 296, non mai segnata prima sulle strade del Circuito siciliano. A migliorarne la media ha certamente contribuito il nuovo tracciato e specialmente il raccordo Caltavuturo-Collesano, appositamente costruito.

Nello stesso giorno, la domenica 23 maggio, si svolsero il Gran Premio dell'Avus in Germania e il Gran Premio del Marocco. In nessuna delle due manifestazioni le Case italiane parteciparono in forma ufficiale, ma in entrambe gli isolati partecipanti figurarono degnamente. Fagioli con Maserati aveva voluto provare la sedici cilindri, ma non ebbe fortuna, al pari del suo compagno Dreyfus, il quale con altra Maserati non riuscì a finire la corsa, ma potè realizzare il giro più veloce, compiendo i 19 km. 573 alla media di 209 km. 840. Tutta la gara fu, del resto, velocissima e si deve appunto addebitare alla velocità di questo Circuito, formato da due rettilinei di circa 9 km. raccordati da due curve la selezione fu rapida e molto alta. A metà della corsa, che era di circa 300 km., il guidatore tedesco dell'Alfa Romeo, Caracciola, prese il comando con la sua vettura da 2300 cmc., continuamente tallonato da Von Brauchitsch al volante di una Mercedes-Benz di 7200 cmc. Per quanto tra le due vetture corresse tanta differenza di cilindrata, pure Caracciola riusciva nelle curve a ricuperare il lieve vantaggio conquistato dall'avversario sui rettilinei. Tra i due corridori che lottavano vicinissimi la corsa aveva momenti di grande emozione e fu solo sul rettilineo di arrivo negli ultimi cinque chilometri che Von Brauchitsch riuscì a superare il difensore dei colori della marca italiana per batterlo di tre secondi e tre quinti, di cento metri circa. I 293 km. furono compiuti dal vincitore alla media oraria di 194,040.

Al Gran Premio del Marocco presero parte — come abbiam detto, non ufficialmente — le due Case italiane Alfa Romeo e Maserati. La vittoria assoluta spettò alla Bugatti di Lehoux, che coprì il percorso di 416 km. circa alla media di 125 km. 264, seguito a tre minuti da Etancelin su Alfa Romeo. Nella stessa corsa si classificava sesto Weyron con Maserati, che era però primo nella categoria 1500 cmc. Alla corsa erano in numero altissimo le vetture Bugatti, e in tali condizioni sono molto lusinghieri il secondo posto ottenuto dalla unica Alfa Romeo in corsa e la netta vittoria della piccola Maserati.

Otto giorni dopo Caracciola si prendeva la rivincita della sconfitta di stretta misura subita all'Avus per opera di Von Brauchitsch. Opposto nuovamente al vincitore della corsa berlinese — e in questa occasione, su un più difficile e vario percorso, come quello del Nurburg Ring — il corridore dell'Alfa Romeo seppe imporsi e conquistare per sè e per la Casa una affermazione assai significativa. Assunto subito il comando di questa decima gara dell'Eifel, il popolare campione tedesco non fu mai minacciato seriamente, e dopo aver

...lato per tutti i 319 km. vinse, segnando, tanto sul tempo totale, quanto sul giro, due nuovi record. Il giro più veloce venne infatti da lui compiuto alla media di 118 km., mentre l'intiero percorso fu effettuato in 2 ore 48' 22'' alla media di 113 km. 780. Il successo della Casa milanese si completava con la bellissima affermazione nella categoria sino a 1500 cmc. che era vinta appunto su Alfa Romeo dallo svizzero Taeuber, il quale precedeva di oltre dieci minuti il secondo arrivato. Il vincitore stabiliva la media di 102 km. 240 e certamente avrebbe potuto far di più se avesse avuto un più temibile competitore.

Il Gran Premio d'Italia disputato a Monza nella prima domenica dello scorso giugno e chiamato delle «Cinque Ore» per la sua durata, mise ancora una volta di fronte Alfa-Romeo, Maserati e Bugatti. Ma se il nuovo incontro non avrebbe detto gran che nel caso in cui le solite macchine si fossero trovate in lizza, il debutto del nuovissimo tipo della Casa milanese e quello modificato della Casa francese conferiva alla massima manifestazione italiana — che precede tutti i Grandi Premi Europei — una importanza fuori del comune.

Dalla meravigliosa competizione svoltasi nel più suggestivo autodromo del mondo è balzato vittorioso Tazio Nuvolari, il favorito dei pronostici. Egli era appunto al volante della nuovissima vettura monoposto. Questa vettura ha un motore di otto cilindri in linea di 65 di alesaggio per 100 di corsa, ossia di 2650 cmc. di cilindrata. L'alesaggio è identico a quello della 8 cilindri 2300 cmc., ma la corsa è più lunga di 12 mm. La Bugatti non potè contrastare con le sue vetture non completamente a punto il brillante successo italiano che Fagioli rese più significativo per il secondo posto conquistato con la Maserati.

Nelle «Cinque Ore» Nuvolari compì la distanza di 837 km. 608, alla velocità media di 167 km. 521. Il giro più veloce fu il 77° di Fagioli coperto in 3'19''2/5 alla velocità oraria di 180 km. 541.

Motociclismo.

La gara di regolarità chiamata la «24 ore» ha avuto notevole successo: 130 furono gli iscritti e 30 le marche rappresentate, delle quali una ventina con squadre ufficialmente iscritte per concorrere ai trofei destinati all'industria. Tutte le difficoltà del percorso e quella del regolamento vennero aggravate dal maltempo che per diciotto ore almeno avversò i concorrenti. La pioggia spesso dirotta, il freddo specialmente nel corso della notte e sui tratti montani ed infine le strade non sempre ottime, provocarono una severissima selezione, perchè dei 125 partiti 54 soltanto raggiunsero il traguardo, selezione piuttosto di uomini che di macchine. Infatti una forte percentuale di ritiri si dovette attribuire alla fatica provocata dalla durezza del percorso. All'industria nazionale spettò la vittoria in due dei tre gruppi in cui la gara era divisa. Nel gruppo A i tre soli che finirono la prova *ex-aequo* montavano rispettivamente una Mas, una F. V. L. e una C. M.; nel gruppo B il primo posto toccava ad una Gilera, mentre nel gruppo C la vittoria premiava l'Ariel. Merita di esser rilevato che la Frera, partita con sette macchine, le portò tutte al traguardo. L'affermazione nazionale fu invece nettissima nelle classifiche per squadre. Infatti nel gruppo A finirono in testa la Bianchi con 32 punti, seguita dalla Mas e dalla Frera.

Nel Giro di Lombardia per coppie, che era alla sua seconda edizione, ben otto delle trentanove partite raggiunsero senza penalizzazioni, il traguardo di Milano e precisamente quattro della categoria motoleggere e quattro della 500 cmc. I risultati tecnici delle due categorie riuscirono in tal modo equilibrati anche nella approssimazione della percentuale degli arrivati sui partiti, dimostrazione evidente della indovinata scelta del percorso e delle medie. Il percorso non provocò la selezione netta ed assoluta che invece si verificò lo scorso anno, ma la prova confermò la regolarità della precedente «24 ore» perchè Mas, C. M. e Ariel si rivedono nuovamente in testa, insieme alla Sarolea, che nella prova più lunga della «24 ore» era stata leggermente penalizzata. Anche la Frera compì una ottima gara, malgrado il suo motore fosse a valvole laterali: Corti e Broggi figurano infatti tra i classificati *ex-aequo*.

Un ottimo successo registrò il Trofeo Biagio Nazzaro sul Circuito di Giaveno. Il trionfatore

fu l'anziano corridore Valerio Riva, che vinse le due categorie maggiori: la 350 cmc. montando la nuova macchina torinese Aquila e la 500 cmc. con la Norton. Nella categoria 500 cmc. Riva coprì i 148 km. alla media di 100 km. 297 e in un giro sfiorò i 102 km. Nella categoria 250 cmc. Panella su Guzzi e Carrù su Lynx lottarono, a gomito a gomito, per sei giri, poi Carrù ebbe facilitato il compito dall'arresto di Panella per registrare i freni. Serafini con la Benelli vinse con notevole distacco nella categoria 175 cmc.

Ciclismo.

Ogni anno il Giro ciclistico d'Italia ha sempre avuto una sua caratteristica. Si ricordano le prime edizioni nelle quali a classifica era stabilita per somma di punti, sì che il vantaggio di vincere staccando non era affatto considerato e tanto valeva giungere al traguardo battendo l'avversario di una gomma, quanto precedendolo di mezz'ora. Poi vi fu un tentativo di classifica per squadra che nel 1912 non ebbe fortuna. Nel 1914, per la prima volta fu adottata la classifica per tempi, che vige tuttora. La ripresa nel 1919 coincise con l'annata famosa di Girardengo, intento a crearsi il titolo di «campionissimo» che gli doveva essere decretato più tardi per volere del popolo sportivo, poi vennero gli anni di Belloni, di Brunero e quelli di Binda che vinse quattro Giri d'Italia di cui tre consecutivi. Furono appunto i suoi tre successi del 1927-28 e 29 che indussero gli organizzatori ad adottare la formula della corsa ad invito, per non ammettere il formidabile corridore che superava di una classe tutti i suoi avversari. In tal guisa poterono affermarsi i giovani con Marchisio nel Giro d'Italia 1930 che ebbe inizio a Messina e svolse le prime tre tappe nell'isola. Ma la prova del 1930 con la vittoria di Camusso sovrasta tutte quelle precedenti, perchè essa fu indecisa dalla partenza all'arrivo ed al primo posto della classifica si alternarono i migliori corridori: Guerra, Binda, Mara, Marchisio, nuovamente Guerra e ancora una volta Marchisio conquistarono, vestirono e perdettero la maglia rosa, che distingue il primo in classifica. Fu solo nella penultima tappa che il valico del Colle del Sestrières consentì a Camusso di prendere la successione di Marchisio e di vincere la corsa.

Il Giro d'Italia del 1932, conchiusosi lo scorso mese allo Stadio Civico di Milano dopo una serie di tredici tappe, passerà alla storia, specialmente per il poderoso gruppo di corridori stranieri che vi hanno preso parte. Non vi fu il movimentato susseguirsi di vincitori come nell'anno precedente, ma vi fu un momento di grande interesse allorchè nella seconda tappa Vicenza-Udine il corridore tedesco Buse riuscì, con una fuga debolmente contrastata dai suoi avversari, a vincere la tappa con undici minuti di vantaggio e a conservare la maglia rosa per cinque tappe. Gli sportivi furono perciò in allarme e temettero che l'importante vantaggio che il tedesco aveva conquistato non potesse più essere colmato. Ma se Buse è un formidabile corridore per le tappe pianeggianti, non si può altrettanto dire di lui per quelle tappe montagnose che, per quanto in misura ridotta, figuravano anche nella edizione recente della grande prova italiana a tappe. I diritti della classe si fecero sentire e nella tappa Lanciano-Foggia, la settima, Buse perdette, non soltanto la maglia rosa e il primo posto nella classifica, ma, raggiungendo il traguardo con netto svantaggio, altresì la possibilità di ricuperare una posizione di vedetta. Dalle fatiche delle dura tappa balzò netta la figura del corridore bergamasco Antonio Pesenti che si era presentato in corsa forte del terzo posto conquistato nel Giro di Francia dello scorso anno, nel quale era stato per diverse tappe minaccioso per lo stesso vincitore.

I distacchi provocati in quella tappa erano stati così forti e così sensibili, da rendere assai difficili successivi cambiamenti, anche perchè Pesenti apparteneva alla squadra più efficiente in quel momento. Infatti egli potè contare sul consiglio e sulla collaborazione di Alfredo Binda, il quale non potendo mirare alla sua vittoria, si pose con amore al servizio del suo luogotenente, di Bertoni che non fu mai tanto in forma come in questa corsa e di altri.

Nelle tappe seguenti gli sportivi si attendevano la riscossa di Guerra e l'assalto del belga Demuysère, secondo nella classifica. Ma tutti erano ormai rassegnati alla sorte segnata con l'arrivo a Foggia. Guerra mirò alle vittorie di tappa, Demuysère si ritenne pago del secondo posto, assai lusinghiero per uno straniero al suo primo tentativo in Italia. Perciò languì un po' quell'interesse che la vittoria di Buse aveva fatto di colpo accendere ad Udine ed aveva tenuto desto per tante tappe. Allorchè fu visto che nella più lunga tappa da Roma a Firenze nessun serio tentativo era stato posto in esecuzione si ebbe la impressione che il Giro d'Italia fosse ormai conchiuso. Ed in tal modo Antonio Pesenti iscrisse il suo nome nel libro d'oro della grande corsa italiana a tappe.

Ora i corridori italiani si apprestano ad allinearsi nel Giro di Francia, la grande corsa che ogni anno richiama l'attenzione degli sportivi, a presentarsi alle Olimpiadi e a disporsi a competere a Roma nel Campionato del mondo, per il quale Guerra difenderà il proprio titolo con il maggiore impegno.

Calcio.

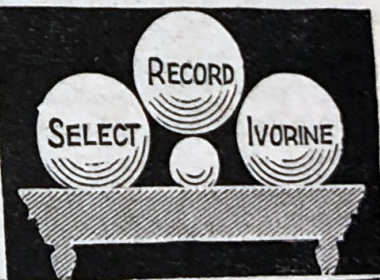
Mentre scriviamo mancano ancora due giornate alla conclusione del Campionato, ma alla trentaduesima giornata Juventus concludeva con 5 punti di vantaggio sul Bologna e poteva perciò considerarsi nuovamente vittoriosa nella grande competizione annuale. La vittoria della Juventus contro il Brescia e il pareggio del Bologna contro l'Alessandria furono i due fatti che decisero il formidabile duello che, si può dire, sia durato fin dalle prime partite di Campionato nell'autunno scorso. Il Bologna aveva condotto con la maggior sicurezza nel girone di andata, ma il girone di ritorno fu fatale all'undici petroniano che non manovrò più con la scioltezza e la sicurezza dell'inizio. Non si può d'altronde pretendere lo stesso rendimento da una squadra per otto mesi di giuoco. Basta guardare agli alti e bassi del Milan, della Roma, dell'Alessandria, e si citano i casi più tipici, per avere la dimostrazione che soltanto pochissime formazioni possono conservare per tutta la durata del Campionato il medesimo livello di efficienza. Juventus è stata più continua, si è messa alle calcagna del Bologna e lo ha sempre tallonato fino al momento in cui il Bologna ha avuto il suo momento meno brillante; ed è riuscita a superarlo e a consolidare il vantaggio che a due giorni dalla conclusione lo metteva più al sicuro da ogni pericolo.

Comunque, quando la Rivista sarà pubblicata il problema del Campionato sarà già risolto; il che rende superfluo ora, da parte nostra, l'indugiare in considerazioni e in previsioni.

Ippica.

Mentre la nostra Rivista va in macchina, le riunioni primaverili di corse al galoppo volgono al termine e resta soltanto da disputare il Gran Premio di Milano (L. 400.000, m. 3000) sull'ippodromo di San Siro. Le grandi prove classiche passarono fra un crescendo di interesse e culminarono nel Gran Premio d'Italia che vuol essere la prova del Derby Reale. Le grandi corse della primavera sono nella gran maggioranza riservate ai cavalli di tre anni e, fra questi, i più quotati erano Antioco, Jacopa del Sellaio, Fenolo, Rumex, Adera, Bonn Mens, Forlì e Desiderio da Settignano, che affrontavano la carriera di tre anni, dopo essersi distinti a due anni nelle più importanti prove.

Jacopa del Sellaio di Tesio vinse a fine marzo, a Roma, il Premio Regina Elena m. 1600, destinato alle femmine; si presentò otto giorni più tardi nel Premio Parioli m. 1600 e vinse, conservando una testa di vantaggio su Agrifoglio di Razza del Soldo e Don Garzia dell'Avv. Costanti. La duplice vittoria di Roma non impediva a Jacopa del Sellaio di vincere una settimana più tardi a Milano, e per otto lunghezze, nel più facile dei modi il Premio Principessa di Piemonte m. 1800.

La coraggiosa e tenace cavalla partecipava il 17 aprile al Premio della Vittoria m. 2000, nel quale incontrava, fra gli altri, Fenolo

del Dott. Lorenzini che a fine marzo aveva già vinto contro Tulipano di Razza del Soldo ed Adera il Decimo Triennale Italiano m. 1600 per 20 lunghezze. La puledra riuscì al secondo posto a tre lunghezze da Fenolo che si era avvantaggiato dal terreno pesante, nel quale aveva segnato a due anni il suo miglior successo nel Premio Chiusura. Vittoriano era terzo, davanti a Forlì.

La vittoria di Fenolo, facilitata dal terreno e dal ritardo in partenza della cavalla di Tesio, fecero lamentare che il vincitore non fosse iscritto al Derby Reale. Intanto non passavano otto giorni che Jacopa del Sellaio vinceva le Oaks d'Italia m. 2200 con bella facilità, ottenendo un complesso di successi che nessuna femmina mai aveva precedentemente potuto ottenere. Con quattro vittorie e un secondo posto in meno di un mese la cavalla si accingeva a disputare il Derby Reale del 5 maggio.

Non si può dire che il Derby Reale m. 2400 abbia avuto i consueti splendori. Nell'assenza dei migliori maschi della generazione, contro l'eroina della stagione scesero cavalli di modeste pretese. Jacopa del Sellaio vinse il Derby Reale per 2 lunghezze davanti a St. Moritz di Turner e a Vinca di Razza del Soldo.

A questo punto i tecnici consideravano la meschinità dei rappresentanti della generazione 1929 e amaramente constatavano i tardi progressi del nostro allevamento. A risollevare la fiducia molto scossa vennero il Premio Ambrosiano m. 2000 a Milano e il Premio del Littorio (ex Omnium) m. 2400 a Roma, nei quali i cavalli di tre anni si misuravano con i loro maggiori. Nel Premio Ambrosiano il favorito era l'anziano Gerard di Tesio-Incisa; la vittoria inaspettata fu invece per Rumex. Bona Mens di Zanoletti, al secondo posto, confermava la buona prova dei tre anni. Entrambi i cavalli otto giorni dopo si ritrovavano a Roma sulla distanza maggiore di 400 metri ed era ancora Rumex che raccoglieva il successo.

Nel frattempo nelle prove minori si veniva affermando un soggetto che non aveva partecipato alle corse di due anni e che aveva debuttato, piazzandosi, a Firenze nel Premio Fiesole vinto da Antioco: si trattava di Vélite di Chantre. Il cavallo, dopo aver vinto due corse a Firenze, era stato portato a Milano dove vinceva il Premio Sondrio e pochi giorni più tardi il Premio Gallarate sui 2400 m. nel quale batteva nettamente Demetra, Semprevivo e Veinar, coprendo la distanza nell'ottimo tempo di 2,30 4/5. Questa corsa lo metteva in evidenza per il Premio d'Italia m. 2400, nel quale si allineò con Fenolo, Jacopa del Sellaio, Desiderio da Settignano, Rumex, Agrifoglio e Bona Mens. La corsa si risolse in un bel successo di Vélite che, partito in testa, condusse a suo gradimento. Il successo di Vélite ha premiato la scuderia di un anziano uomo di sport che da oltre trent'anni alleva ed allena i suoi cavalli provenienti dal suo allevamento di Anzola dell'Emilia, dal quale sono usciti ottimi cavalli come Massena, Qui Vive, Valmy, Austerliz, ecc.

TRA I LIBRI

Le opere del Fascismo. – A cura di ARTURO TOFANELLI. – Pag. 608 in foglio grande illustr. rileg. in tutta tela. Istituto Editoriale Nazionale, Via Solferino, 3, Milano 1932-X: L. 500.

« Libro di opere e di civiltà », come viene giustamente definito nella prefazione, questo elegante e ponderoso volume ci offre nell'anno decimo del Regime la documentazione descrittiva e iconografica di quello che il Fascismo ha fatto per la rinascita del Paese. Documentazione suggestiva e persuasiva quant'altre mai, perchè basata, non sul lenocinio della parola, ma sulla ferrea eloquenza dei fatti. E i fatti parlano chiaro: alla fine dell'anno IX le opere pubbliche compiute dal Fascismo ammontavano a un valore complessivo di 29 miliardi di lire contro 11 miliardi spesi nei primi 60 anni di vita nazionale dai passati Governi.

Di questi a somma, oltre 2776 milioni rappresentano opere idrauliche; oltre 1780 milioni, opere marittime; 1700 milioni, opere edilizie; 3114 milioni, nuove ferrovie e servizi automobilistici; oltre 3 miliardi e mezzo, opere stradali; 2700 milioni, opere di bonifica; mezzo miliardo per la ricostruzione delle Terre Liberate; oltre 1120 milioni per la ricostruzione di zone terremotate, riparazioni di danni alluvionali, frane, ecc. Come vedesi, è un complesso di opere di una varietà e vastità che non ha precedenti in Italia. Ma per comprendere come alla quantità si sposi degnamente la qualità, in questo poderoso complesso di lavori, che quasi sempre riveste la perfezione tecnica con quella ricerca del bello che è connaturata al nostro temperamento, per sentire la grande nobiltà e utilità delle opere particolari, conviene sfogliare le grandi pagine patinate di quest'opera, la quale ben degnamente si apre con uno scritto inedito di Arnaldo Mussolini sulle Strade. « Le strade belle sono un segno di vita possente », scriveva il compianto Direttore del *Popolo d'Italia*, e le strade e autostrade qui descritte e illustrate sono veramente opere d'arte nel senso più classico della parola e conciliano romanamente la possanza con la bellezza. Seguono i capitoli riguardanti: la bonifica integrale, le sistemazioni forestali, le centrali idroelettriche, le opere ferroviarie, le opere marinare, le più notevoli opere compiute dal Fascismo alla Capitale, le opere dell'Italia Meridionale e delle Isole, che hanno richiesto circa il 50 % delle spese totali per opere pubbliche (questo capitolo si apre con uno studio di S. E. Di Crollalanza), le opere dell'Italia Centrale, le opere dell'Italia Settentrionale, le opere delle Colonie, le opere inaugurate nell'Anno IX e quelle in corso nella Penisola; le opere italiane in Albania; l'Industria italiana nel Fascismo.

La politica dei fatti trova la sua degna celebrazione in questo ponderoso volume che non per nulla vede la luce nell'anno in cui si conclude il primo decennio del Regime.

GAROLLO G. – *Dizionario Geografico Universale.* – V Ediz., 2 volumi di complessive 2200 pag., legati in pergamena e tela. Ed. U. Hoepli, Milano, 1932: L. 100.

Opera di grande utilità per tutti, studiosi, professionisti, commercianti, ecc., perchè registra e descrive sobriamente i luoghi, i paesi e i popoli del mondo, non solo dal lato geografico, geofisico e idro-orografico, ma anche dal lato storico, politico e demografico, tenendo conto dei formidabili mutamenti determinati dalla grande guerra. Vi si trovano poi riassunte notizie pratiche concernenti le caratteristiche naturali ed umane, l'economia, le comunicazioni telegrafiche, postali e ferroviarie. Questa 5ª edizione è stata completamente rifatta dal Prof. A. Lorenzi dell'Università di Padova.

CENZATO GIOVANNI. – *Itinerari provinciali.* – Prefaz. di Arnaldo Mussolini. – Pag. 288. Ed. Mondadori, Milano-Verona, 1932-X: L. 15.

« Nulla è più mortificante di veder qualche volta degli stranieri che ci sanno indicare le rarità artistiche e le bellezze del paesaggio italiano, anche negli aspetti meno conosciuti, mentre molti Italiani rimangono spesso ignari degli infiniti tesori che nasconde la nostra Patria nei più remoti angoli di provincia ». Dietro queste amare parole, con cui il compianto Gr. Uff. Arnaldo Mussolini presentava l'opera del Cenzato, si profila un po' l'opera del nostro Touring intesa appunto ad ampliare e approfondire la conoscenza dell'Italia negli Italiani, con particolare compiacimento per la rivelazione delle bellezze meno note. Di tali bellezze la nostra terra è quanto mai doviziosa, ma la loro scoperta richiede sovente che si abbandonino le vie più battute e ci si soffermi a indagare quel vivaio della genialità italiana, che è la provincia. Il Cenzato era, per la preparazione intellettuale, la sensibilità e l'abilità letteraria, dotatissimo per questa ricognizione degli itinerari provinciali d'Italia, ed è con vera soddisfazione che vediamo qui raccolti, e quindi sottratti all'effimera sorte del giornale, quegli scorci pieni di colore e di sentimento, che già apparvero sulle colonne di un grande quotidiano milanese. Naturalmente la loro raccolta in volume ha richiesto qualche opportuno ritocco.

BELLONI F. – *Meccanica applicata alle Costruzioni.* – Pag. 424 con 524 figg. Libr. Ed. Politecnica, Milano, II Ediz., 1932-X: L. 50.

L'A., che è Assistente alla Cattedra di Scienza delle Costruzioni presso il Politecnico di Milano, raccoglie in questo volume utilissimo per studenti e ingegneri, i fondamenti teorici della statica grafica e della statica dei sistemi rigidi, mostrandone l'applicazione con numerosissimi esercizi pratici.

MAGLIOCCO VITO. – *Detroit U. S. A.* – Pag. 182 con tav. f. t. Per cura dell'Associaz. Naz. Fasc. Dirigenti di Aziende Industriali, Roma, 1931-IX: L. 15.

STELLA Dott. EMILIA. – *Intorno ad alcuni laghi del Trentino, dell'Ampezzano e dell'Alto Adige.* – A cura dell'Istituto di Zoologia della R. Università di Pavia. Pag. 24 illustr., 1931-IX. Senza indicaz. prezzo.

VACCHETTA GIOVANNI. – *La chiesa di S. Giovanni di Saluzzo.* – Vol. N. 5 della «Collezione Luigi Burgo». Per cura della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici per la Provincia di Cuneo. Pag. 296 con numerose tav. f. t. Ed. Lattes, Torino, 1931-IX: L. 30.

MERCATELLI Ing. IVAN. – *Ondina - Costruzione ed esercizio degli apparecchi ad onde corte.* – Pag. 100 con 45 illustr. Ed. Cerchia e Maggiarotti, Via delle Alpi, 27, Roma 1931-IX: L. 5.

GRIBAUDI DINO. – *Il Piemonte nell'antichità classica.* – Saggio di corografia storica. Vol. CXIV. Nuova serie XXIII, della Biblioteca della Società Storica Subalpina. Pag. 320. Ed. Silvestrelli e Cappelletto, Torino: L. 35.

CENNI P. D. ALFONSO MARIA. – *Glorie monastiche.* – Pag. 158 con 1 tav. f. t. - Tip. Venstrucci, Bagno di Romagna: L. 7. Per ordinazioni rivolgersi all'Autore in Camaldoli (Arezzo).

POLLINI LEO. – *Le veglie al Carso.* – Pag. 314. Casa Ed. Ceschina, Milano, 1931: L. 12.

Statistica dei Soci al 31 maggio 1932-X.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 maggio 1932		N. 162 244
Soci annuali per il 1932 iscritti alla stessa data		» 18 073
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 maggio 1932	» 7 836	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 maggio 1932	18 536	
		» 215 927
Totale Soci		N. 396 244
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1931 che non pagarono ancora la quota del 1932 e presumibili nuove iscrizioni		» 10 000
Totale Soci		N. 406 244

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* "Gustavo Modiano" - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

FIUGGI
LA VERA MARCA
DIFFIDARE DELLE CONTRAFFAZIONI
ACIDO URICO
GOTTA CALCOLI
RENELLA
UNICA SORGENTE
DI FAMA MONDIALE
GLORIOSA NEI SECOLI
FIUGGI
DI FAMA EUROPEA
GRAN LUSSO-CONCERTI
PALAZZO DELLA FONTE
M. 700 S.M.
MAGGIO-OTTOBRE
SOC. AN. FIUGGI (ANTICOLANA)
ROMA - PIAZZA DELLA PILOTTA, 3
Agente Generale per la vendita in Italia e Colonie
CAV. VINCENZO ONOFRI
ROMA - PIAZZA MIGNANELLI, 3

LE POLVERI E LE CARTUCCE
DA CACCIA E DA TIRO
B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
della
SOC. BOMBRINI PARODI DELFINO
offrono le più assolute garanzie perchè:
STUDIATE da tecnici specialisti, con criteri superiori a quelli della semplice speculazione;
FABBRICATE con materie prime sceltissime e con ogni cura nel grandioso Stabilimento di Segni (Scalo);
COLLAUDATE severamente dal Banco di Prova di Segni, attrezzato con i più moderni e perfetti apparecchi.

PILLOLE
DI
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANA
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 60 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

AJELLI
PORTATE
OVUNQUE
CALZATURE
AQUILA
SUOLA GOMMA
E VI TROVERETE
SEMPRE BENE
SOC. IT. INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO

PREZZO L. 1,80